HORIA MATEI

PIRAŢI ŞI CORSARI

Coperta Ana Maria Smigelschi

Reproduceri foto Constantin Luchian Hărţile Gheorghe Chiriac

1996. Toate drepturile rezervate Editurii Universal Dalsi.

HORIA MATEI

PIRAŢI ŞI CORSARI

EDITURA UNIVERSAL DALSI 1996
ISBN 973 – 9166 – 41 – 5

Doctorului *Vasile Mazilu,* prietenului sincer şi generos, plecat atât de timpuriu dintre noi.

ÎN LOC DE INTRODUCERE

Scrisoare către cititor

„De ce tocmai o istorie a pirateriei?" te vei întreba, poate, cititorule. Pentru a putea răspunde la această întrebare, autorul cărţii pe care o ai acum în faţă îşi ia îngăduinţa să relateze o

întâmplare de demult, o întâmplare din viaţa lui care s-a desfăşurat, vreme de aproape un deceniu – anii copilăriei şi ai adolescenţei – într-un orăşel de pe malul Dunării.

Oraşul – un târg searbăd, cu străzi bolovănoase şi prăfuite, aflat la poalele unor dealuri ce se lăsau către Dunăre – se mândrea, ca multe aşezări de la graniţa de miazăzi a ţării, cu urmele unei şosele construite cu aproape două milenii în urmă de către legiunile împăratului Traian, precum şi cu ruinele unei cetăţi turceşti care crease uneori dificultăţi voievozilor valahi – acestea fiind singurele elemente de culoare ale unei eventuale monografii istorice a oraşului.

Aici, în această modestă aşezare, i-am citit pentru prima oară pe Robert L. Stevenson şi Joseph Conrad şi am văzut câteva filme de aventuri turnate la Hollywood sau aiurea. Împreună cu doi colegi de liceu şi prieteni, care citiseră aceleaşi cărţi, văzuseră aceleaşi filme şi aveau aceeaşi imaginaţie înflăcărată, ne duceam adesea în zăvoiul de pe malul Dunării, priveam remorcherele şi şlepurile trecând leneşe în susul apei. Nu ştiam de unde vin, nici încotro se duc, dar în închipuirea noastră modestele vase, încărcate cu grâu sau vite, erau nişte semeţe corăbii plutind pe apele înspumate ale vastelor oceane, şi vedeam parcă aievea pavilionul negru cu cap de mort fluturând pe catargul cel mare şi sfidând cerul.

După aceea ne duceam într-o pădurice situată în apropiere şi ne jucam „de-a piraţii”.

Unul dintre noi îşi lega peste ochi o cârpă neagră şi căpăta porecla „Chiorul”, altul îşi trecea un băţ printr-un crac al pantalonilor şi devenea „Picior de lemn”, alte beţe se transformau în săbii; aveam şi un pistol-jucărie, care făcea să pocnească nişte dopuri şi pe care scria „Made in Germany”.

La un moment dat, aflând că meleagurile acestea fuseseră bântuite pe vremuri de un fioros pirat turc, un anume Deli Hussein, adică Hussein „Nebunul”, care îngropase aici o comoară – o ladă plină cu galbeni, icusari şi mahmudele – am săpat cu râvnă, zile în şir; prin luminişurile zăvoiului şi prin alte locuri alese după calcule savante, dar nu ne-am ales nici cu galbeni, nici cu icusari şi nici măcar cu vreun iatagan ruginit, ci numai cu băşici în palme... (Mulţi, foarte mulţi ani după aceea am citit undeva că în largul coastei chiliene se află o insulă nelocuită, în care o vestită căpetenie de piraţi ar fi îngropat o comoară; întreaga suprafaţă a insulei este presărată cu gropi săpate de cei care de-a lungul vremii au căutat lăzile cu aur şi bijuterii ale piratului, tot aşa precum şi noi căutasem comoara lui Hussein, fiorosul pirat de pe Dunăre.).

La aproape patru decenii de la joaca noastră din zăvoiul de pe malul Dunării, în decembrie 1972, mă aflam călător în Bretania; aici, în regiunea ciudatelor monumente megalitice de la Carnac, nu departe de o fermecătoare aşezare de pescari numită Tocmiquelic, chiar pe malul Atlanticului, un negustor intrepid deschisese o cârciumă construită în formă de corabie şi o

botezase: „Aux rendez-vous des flibustiers”. Remarcam atunci către prietenul şi tovarăşul meu de călătorie, doctorul Alfred V., că o astfel de firmă este aici la ea acasă, deoarece dintre flibustierii faimoşi care au bântuit apele Caraibe nu puţini erau bretoni, poate că originari chiar din locurile acestea, unde tocmai ne aflam. Iar amicul meu – care pe lângă faptul că este un spirit practic, pozitiv, se bucură de un binemeritat renume în profesia lui de psihiatru – n-a pierdut prilejul să adauge că amintirile copilăriei revin adesea şi persistă uneori cu tenacitate, că respectivul negustor ştie, probabil, acest lucru şi a găsit, pentru firma lui, o formulă menită să atragă muşterii.

Astăzi, după atâţia ani de la întâmplările din zăvoiul de pe malul Dunării şi sub impresiile recentului şi instructivului itinerar breton de pe malul Atlanticului, sunt înclinat să dau dreptate amicului meu cel priceput în ale psihologiei şi să socotesc că o istorie a pirateriei se adresează nu numai celor de o anumită vârstă.

Desigur, piraţii, aceşti tâlhari ai mărilor, au fost, înainte de toate, jefuitori şi ucigaşi – istoria pirateriei este relatarea unui lung şir de violenţe, de fărădelegi, de acţiuni brutale, uneori de o ferocitate care întrece orice închipuire. Pe de altă parte, nu trebuie să uităm că istoria pirateriei este de fapt o „secţiune” a istoriei universale, că piraţii, aceşti vagabonzi ai mărilor, au dat istoriei câţiva mari amirali, au descoperit pământuri noi, au făcut să progreseze meşteşugul navigaţiei şi al

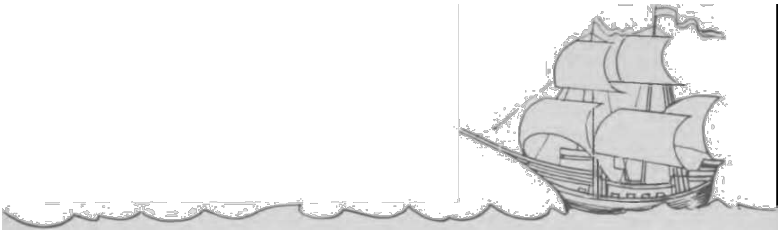
construcţiilor navale; uneori generoşi, alteori brutali, totdeauna de o temeritate demnă de o cauză mai bună – aşa cum au fost prezentaţi de cei mai buni autori de romane de aventuri – ei au dat isprăvilor lor un suflu de romantism care stăruie mult peste anii copilăriei şi ai adolescenţei, stimulându-ne imaginaţia, făcându-ne să vedem cu ochii minţii chipuri ciudate, întâmplări neobişnuite, meleaguri îndepărtate, pe care altfel închipuirea noastră cu greu le-ar fi putut zămisli.

La aceasta se cuvine să adăugăm cuvintele unuia dintre cei mai competenţi cunoscători ai isprăvilor piraţilor, Philip Gosse, care afirmă, pe bună dreptate: „Istoria pirateriei nu este, prin urmare, numai o cronică înspăimântătoare a triumfului legii; de asemenea, ea este mai mult decât o înşiruire de povestiri fanteziste despre aur, lupte şi aventuri. Ea îşi are partea ei amuzantă şi totodată învăţătura ei stranie, întâmplările ei groteşti şi ceea ce este bizar în firea omenească".

Cât de bine am reuşit să redau toate acestea în lucrarea de faţă, eşti, cititorule, singurul în măsură să judeci.

H.M.

Bucureşti, septembrie 1973

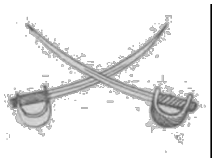


I

LUMEA ANTICĂ:
DE LA LEGENDĂ LA ISTORIE

„Întrebaţi dacă se îndeletnicesc cu tâlhăria pe mare, nu tăgăduiesc câtuşi de puţin, şi nici nu socotesc faptele lor ca fiind reprobabile, şi nici nu există nimeni care să-i dojenească din această pricină”.

TUCIDIDE
(circa 400 î.en.)



Capul Finisterre
Santiago
Vigo
Porto
Coimbra
Madrid
Lisabona
Sagres
Sevilla
Cadiz
Cartagena
Gibraltar
Tanger
Rabat
Sale
Oran
Alger
Bone
Tunis
Bordeaux
Bayonne
Barcelona
Marsilia
Monaco
(Genua)
Toulon
Corsica
Minorca
Ibiza
Valencia
Mallorca
Sardinia
Venetia
Triest
Spezia
Livorno
Roma
Civita Vecchia
Gaeta
Napoli
Salerno
Bari
Zengg
Ragusa
Corfu
Prevesa
Actium
Palermo
Marsala
Trapani
Reggio
Siracusa
Malta
Djerba
Tripolis
Grecia
Creta
Salonic
Constantinopole
Lesbos (Mitilene)
Chios
Smyrna
Samos
Rhodes
Milet
Attalia
Tarsus
Cipru
Haifa
Alexandria
Tyrus
Jerusalem
Gaza
Trapezunt
Thadosia
Homs
Damast
Ezeon-Geber
TURCIA
EGIPT
MAROC
TUNIS
ALGERIA
M. MEDITERANĂ
N

1.

DIONISOS ŞI NAVA-PIRAT ARGO

Printre numeroasele legende ale vechilor greci se află şi cele legate de Dionisos, zeul vieţii libere în sânul naturii, al vinului şi petrecerilor orgiace, născut, se pare, pe meleagurile noastre, în Sciţia, dincoace de Dunăre. Despre Dionisos legenda spune că a fost capturat de către „tâlhari ai mării", care au vrut să-l vândă ca sclav; dar zeul nostru, ca orice zeu, avea, firește, puteri supranaturale şi atunci i-a transformat pe răpitorii lui în delfini (ispravă cu care trebuie să fim de acord, căci nu se cuvenea ca viţa de vie să rămână fără protector, iar iubitorii de vin bun să nu aibă cui închina cupele). Acest episod din „viaţa" lui Dionisos a fost cântat, între alţii, de poetul atic Lisicrate, ale cărui versuri n-au mai ajuns, însă, până la noi; oricum, scena răpirii zeului de către piraţi este reprezentată într-un relief de pe monumentul pe care atenienii l-au ridicat în cinstea lui Lisicrate, în veacul al patrulea î.en.

Scena răpirii lui Dionisos este descrisă într-un imn mai vechi – probabil din secolul al şaptelea î.en. – din care dăm câteva fragmente (cf. „Istoria Greciei antice", Ed. Ştiinţifică, Bucureşti, 1949):

...Tocmai atuncea spre ţărm se-ndrepta o trieră, marea
Spumoasă brăzdând. Soarta cumplită-i mâna
Pe corăbierii piraţi din Etruria: prada bogată

Cum o văzură îndată un semn îşi făcură şi iute
Tras-au la mal. Bucuroşi pe flăcău înhăţară, pe punte
Degrabă-l urcară, gândind cam aşa: „Frumos ca un rege-i.
Urmaş şi mlădiţă zeiască”. Fără zăbavă, pe dată-l
Legară. Zadarnic grele obezi de mâini şi picioare
Prindeau, căci ele zburau cât colo, în bucăţi sfărâmate.
Fără să-l strângă defel. Iar dânsul, şăgalnic zâmbeşte
Şi ochii-i albaştri lucesc…

Cârmaciul îi imploră pe piraţi să-l elibereze pe tânărul necunoscut, dar căpetenia piraţilor refuză categoric: prizonierul e bogat, în Egipt sau în Cipru rudele şi prietenii lui vor plăti o sumă mare ca să-l răscumpere.

…Acum minunile începură.
Deodată pe puntea negrei corăbii se revarsă în valuri
Dulcea şi parfumata licoare a lui Bacchus.
Şi-ntreg văzduhul se pătrunse de mirosul vinului.
Priveau cu uimire piraţii; dar iată că pânza toată
De verde viţă se acoperă şi grei ciorchini de struguri

În jos atârnară, iar iedera-n voie catargul încolăceşte
Şi uite-nfloreşte, răspândindu-şi pretutindeni frunzişul.
Acum corăbierii spre ţărm vor vasul să-ndrepte.
Dar iată c-apare un leu fioros, cu răget grozav.
Apoi în mijlocul lor o ursoaică cumplită s-abate.
Cu părul zbârlit, cu botul căscat.
Leul stătea nemişcat doar ochii-i scântei scăpărau.
Cuprinşi de spaimă piraţii se-nghesuiră spre cârmă.
Lângă cel înţelept. Acum leul se năpusteşte
Şi-ntr-o clipă pe căpitan îl înhaţă. Văzându-şi
Pieirea cu ochii ceilalţi degrabă în valuri se-aruncă
Şi toţi în delfini se prefăcură…

Desigur că legenda răpirii lui Dionisos de către piraţi nu este decât o… legendă. Totuşi, ea ne duce la două concluzii foarte interesante: în primul rând, că pirateria este cunoscută din vremurile cele mai vechi, că exista în perioada când s-au născut legendele despre zei; în al doilea rând, că şi în acele timpuri foarte îndepărtate piraţii îi vindeau ca sclavi pe captivi, aşa cum vor face milenii în şir, până la jumătatea veacului trecut.

Legendele despre zei, despre eroii mitologiei,

şi mai târziu, legendele homerice – ale căror origini se plasează într-o perioadă istorică insuficient cunoscută şi adesea învăluită de o aureolă romanţioasă la care au contribuit nenumărate opere literare – nu vorbesc despre piraterie ca despre o îndeletnicire reprobabilă, potrivnică firii umane şi legilor morale ce guvernează societatea, ci, dimpotrivă, ca despre o profesiune onorabilă necesitând curaj, îndemânare, inteligenţă. Unul dintre eroii războiului troian, Achile, va declara (în „Iliada") cu mândrie că a fost în tinereţea lui pirat – iar însuşi Ulise (în „Odiseea", cântul al paisprezecelea) va spune: „Dar plugăritul şi gospodăria / Ce creşte odrasle mândre nu-mi plăcură, / Ci totdeauna mie dragi îmi fură / Vâslitele corăbii, bătălia, / Săgeţile şi suliţele lucii, / Păcate ce cutremură pe alţii…"

De altfel, în greaca veche termenul *peirates* nu are numai semnificaţia „pirat", ci şi pe cea de „aventurier" şi „descoperitor de ţărmuri noi", fapt destul de semnificativ. Mai târziu, romanii, moştenitori şi admiratori ai culturii vechilor greci, vor folosi adesea expresia *ars piratica* – prin urmare, „arta", „meşteşugul" pirateriei. (Ceea ce nu i-a împiedicat pe câţiva vestiţi conducători militari ai Romei antice să-i combată cu deosebită înverşunare pe piraţii care, bântuind pe mările imperiului, periclitau negoţul şi legăturile Romei cu coloniile ei.).

Din cele mai vechi vremuri şi până aproape de zilele noastre, au existat câteva regiuni de

coastă ale Mediteranei vestite prin activitatea pirateresc ă a locuitorilor lor; de pildă, ţărmul iliric al Adriaticii şi Cilicia, situată în sud-estul Asiei Mici. Este semnificativ că aceste două regiuni sunt sărace în resurse naturale – solul stâncos nu permite cultivarea plantelor, iar păşunile sunt rare – de asemenea, că în largul coastelor lor treceau importante rute comerciale maritime. În sfârşit, se cuvine menţionată şi o a treia regiune, situată în Etolia, aproape de golful Corintului şi locuită de o populaţie în vinele căreia sângele grecesc se amesteca cu cel iliric în proporţii aproximativ egale – amestec ce se oglindea şi în limba lor, după cum ne relatează autorii antici; de aici, de pe acest ţărm greco-iliric, a pornit prima expediţie pirateresc ă de mari proporţii, căreia unii oameni de ştiinţă (ca arheologul Wilhelm Dörpfeld, prietenul şi colaboratorul lui Heinrich Schliemann, cel care a descoperit ruinele cetăţii Troia lângă satul turcesc Hissarlâk) îi atribuie autenticitate istorică: expediţia argonauţilor.

Navă egipteană *(relief din mileniul al III-lea î.e.n.).*

Într-adevăr, expediţia argonauţilor avea ca scop jaful, anume furtul „lânei de aur” din Colchida, ţară situată în sud-estul Mării Negre (probabil în Gruzia de astăzi), ţintă pe care a atins-o după nenumărate întâmplări fantastice şi aventuroase. Aşadar, o navă, Argo, construită în scopul de a folosi la jefuirea unei regiuni de coastă, şi un echipaj alcătuit din oameni hotărâţi – sub comanda lui Iason se aflau, între alţii, Hercule, Orfeu, Castor şi Polux, Telamon. Sunt două dintre elementele caracteristice oricărei acţiuni piratereşti. Prin urmare, dacă pornim de la teoriile lui W. Dörpfeld şi ale adepţilor săi – care atribuie legendelor transmise de aezi şi rapsozi o anumită autenticitate istorică, diferitele evenimente putând fi localizate şi datate – atunci putem socoti că Argo a fost prima navă de piraţi al cărei nume ni s-a păstrat până astăzi, iar Iason – primul „căpitan” de piraţi.

De altfel, în sprijinul acestei supoziţii mai vin

încă două elemente: faptul că Argo era o navă izolată – ea nu făcea parte dintr-o flotă şi nu aparţinea vreunui stat sau vreunei cetăţi care s-ar fi aflat în stare de război cu Colchida – şi faptul că obiectivul expediţiei era aurul, care, după cum vom vedea mai departe, a fost vreme de peste trei milenii unul dintre obiectivele principale ale expediţiilor piratereşti.

Istoricii mai noi plasează expediţia argonauţilor cu optzeci până la o sută de ani înaintea războiului troian, care s-a desfăşurat (probabil) între anii 1193 şi 1184 î.en. Aceiaşi istorici atribuie expediţiei şi un alt scop, anume, descoperirea Mării Negre de către greci – am văzut că în greaca veche termenul „pirat" avea şi accepţia de „explorator" – acţiune ce va avea consecinţe deosebit de importante şi pentru Dobrogea. Pentru noi este interesant şi faptul că întoarcerea argonauţilor s-a desfăşurat pe un alt itinerar decât cel folosit la ducere. Or, pentru a ieşi din Marea Neagră fără a trece prin Bosfor, nu exista decât Dunărea, despre care ilirii ştiau că, prin afluentul ei Sava, se apropie de ţărmul Adriaticii. Mai mult, între Sava şi Adriatica exista un drum comercial foarte vechi şi câţiva autori antici au emis chiar părerea că Dunărea ar avea două guri, una dintre ele situată în nordul Adriaticii. Iată-ne, deci, îndreptăţiţi să presupunem că argonauţii au explorat, între altele, şi calea navigabilă a Dunării. (A fost dintotdeauna o lege pentru căpitanii de piraţi de a nu se întoarce pe aceeaşi cale pe care au pornit

într-o expediţie – aşa procedau Francis Drake, Thomas Cavendish, Henry Morgan şi toţi celebrii urmaşi ai „căpitanului” Iason.).

În sfârşit, să zăbovim puţin asupra prăzii care constituia scopul propriu-zis al expediţiei: „lâna de aur”. Astăzi nu mai crede nimeni că există sau a existat cândva un berbec cu lână de aur; în schimb, documente foarte vechi vorbesc despre un procedeu neobişnuit, dar nu lipsit de ingeniozitate, de a reţine aurul din nisipul cărat pe râurile aurifere – el consta, în linii mari, în aşezarea în apă a unor blănuri de oaie cu lână fină, pentru ca în nenumăratele fire să se prindă firicelele de aur. Probabil că neguţători armeni sau fenicieni au dus până în Grecia vestea despre acest procedeu, precum şi informaţii despre aşezarea geografică a Colchidei, străbătută de un râu cu nisip aurifer – anticul Phasis, astăzi Rion. De aici şi până la naşterea legendei despre „lâna de aur” nu mai este decât un pas.

Prin urmare, eroul Iason căuta în Colchida ceea ce vor căuta mulţi ani mai târziu conquistadorul Cortez în Mexic şi piratul Drake în calele corăbiilor spaniole: aur. De altfel, chiar un autor antic de prestigiu, ca Juvenal, în celebra sa „Satira a şasea”, va vorbi de *mercator* Iason, termen care în latineşte are înţelesul foarte limpede de „negustor”, „traficant”. Fiindcă nu trebuie să uităm că în acele vremuri îndepărtate (ca şi în unele perioade de mai târziu) nu se făcea o distincţie foarte precisă între comerţ şi piraterie – neguţătorul care pleca în ţări depărtate cu nava

lui se conducea de obicei după principiul: cumpără ce nu poţi lua ca pradă…

2.

ÎN LEGĂTURĂ CU ISPRĂVILE PIRATEREŞTI ALE LUI ULISE

Dacă, dincolo de unele întâmplări fantastice legate de legendă, expediţia argonauţilor poate fi socotită ca un eveniment real – petrecut cu aproape treizeci şi trei de veacuri în urmă – în schimb, numeroasele peripeţii ale eroului Ulise, mai puţin fundamentate istoriceşte, ne îngăduie totuşi să aruncăm o privire asupra condiţiilor sociale şi economice ale lumii antice din perioada când s-au născut legendele homerice, aşadar, la limita dintre al doilea şi primul mileniu dinaintea erei noastre.

Iată cum descrie Homer, în al paisprezecelea cânt al „Odiseii” – versurile 338 – 361 – expediţia de jaf pe care o întreprinde eroul său asupra coastei egiptene (în traducerea lui G. Murnu, ESPLA, Bucureşti, 1956):

A şaptea zi plecam din Creta largă
Pe vânt frumos şi bun de miazănoapte.
Călătorim ca pe un curs de apă
Şi nicio navă nu-mi păţi nimica.
Ci toţi stăturăm sănătoşi şi teferi
Şi ne mânară vântul şi cârmacii.
În cinci zile sosirăm la Egipet.

Şivoiul mândru-curgător, şi-acolo
Oprii încovoiatele corăbii.
Eu soţilor atunci dădui poruncă
Pe lângă nävi cu arme să s-aţie
Spre paza lor şi repezii iscoade
Să meargă la vedere şi să vegheze;
Dar dânşii ascultară de trufia
Şi de pornirea lor şi s-apucară
Grozav să prade-ndată frumuseţea
De ţar-a egiptenilor, să care
Femei şi prunci şi pe bărbaţi s-omoare.
Şi larm-ajunse repede-n cetate.
Cum auziră zarva, egiptenii
Din zori de zi veniră şi tot şesul
Fu plin de călăreţi şi de pedeştri
Şi arme lucii. Joe tunătorul
Sili atunci la fugă ruşinoasă
Pe soţii mei…

Piraţi greci *(pictură pe un vas de lut din secolul al VI-lea î.e.n.).*

Vom remarca, în pasajul de mai sus, că nu

este vorba de o expediţie împotriva unor duşmani, nu se pomeneşte de ură sau de răzbunare sau de represalii – unicul scop al expediţiei este jaful. Şi dacă ea a dat greş, aceasta se datorează doar faptului că trupele faraonului erau pregătite să facă faţă unor asemenea atacuri piratereşti, care probabil că nu erau deloc rare, Egiptul fiind în acea vreme renumit pentru bogăţiile sale. (în a doua jumătate a mileniului ÎI î.en. – sub dinastiile a XVIII-a şi a XIX-a – Egiptul trecea drept una dintre cele mai bogate ţări ale vremii, ca urmare a prăzilor de război obţinute în decursul îndelungilor campanii militare purtate în Asia Anterioară, Africa Răsăriteană şi Nubia; era firesc, aşadar, ca expediţiile piratereşti să se îndrepte îndeosebi către navele şi coastele ţării faraonilor.).

Din însuşi faptul că opera homerică, şi mai ales „Odiseea”, menţionează frecvent pirateria, putem trage concluzia că era o îndeletnicire destul de răspândită – atât de răspândită, încât orice străin venit de pe mare era suspect. De pildă, când Telemah cu oamenii săi sosesc la Pilos („Odiseea”, III), după ce au fost ospătaţi conform obiceiului, Nestor nu se sfieşte să vorbească astfel (v. 88 – 94): „Acu-i mai bine când se săturară, / Să întrebăm noi cine sunt străinii. / Voi, oaspeţi, cine sunteţi şi de unde / Călătoriţi pe umed drum? Cu treabă / Veniţi la noi sau hoinăriţi pe mare / Ca lotri care umblă în poghiazuri / Şi-şi pun viaţa pustiind pe alţii?”

Un alt exemplu concludent al felului în care se desfăşurau expediţiile de pradă în societatea

descrisă de Homer se găseşte în relatarea pe care Ulise i-o face lui Alcinou (Alcinoos), regele feacilor (IX, 51 – 56): „Din Ilion fui dus de vânt spre ţara / Ciconilor, pe la Ismar, şi-acolo / Surpai cetatea, ucisei bărbaţii, / Femeile luând şi-avere multă, / Le împărţirăm între noi, ca nimeni / Să nu fie lipsit de parte dreaptă”. Ciconii (popor trac de pe ţărmul nordic al Mării Egee, la poalele muntelui Ismaros) nu erau nici pe departe atât de bogaţi ca egiptenii, dar printre obiectivele expediţiilor piratereşti ale acelor vremuri se aflau, în afară de aur, şi sclavii, care formau o marfă căutată pe pieţele din arhipelagul grecesc şi din Asia Mică. Unii comentatori (ca D.M. Pippidi, în notele sale la „Odiseea”, ed. 1956) sunt de părere că expediţii piratereşti ca aceea împotriva ciconilor „constituiau principala îndeletnicire a războinicilor ahei din a doua jumătate a mileniului al II-lea î.en”.

Textele homerice ne dau unele indicaţii şi asupra felului în care erau construite navele de-acum trei milenii – date cât se poate de interesante pentru tema noastră. În această privinţă, concludente sunt versurile în care Ulise – după ce primi de la zeiţa Calipso”…un lung topor de-aramă / cu două ascuţişuri, c-o mândreţe / de coadă de măslin…” şi”…o bardă / cu lemnul bine lustruit…”, precum şi indicaţia unde se află copacii cei mai potriviţi – se apucă să-şi construiască nava („Odiseea”, V, 321 – 347):

El începu să taie-atunci şi lucrul

Degrabă-l isprăvi. Cu totul zece
Copaci trânti pe jos şi cu toporul
Îi tot ciopli şi-i netezi cu barda
Ca meşter şi-i obli cu ciripia.
Într-ast-aduse sfredele zeiţa.
Şi grinzile le sfredeli el toate.
Le potrivi pe urmă laolaltă
Şi le-nnădi cu scoabe şi cătuşe.
Pe cât un maistru rotunjeşte fundul
Unei corăbii largi de marfă, atâta
De largă-şi face şi Ulise pluta.
Pe deşi diregi aşază podul cârmei.
Îl pardoseşte bine cu lungi scânduri.
Ciopleşte un catart cu care-mbină
Aninătoarea de vintrele albe
Şi-i face-o cârmă plutei ca s-o mâne
Şi cu împletitură de răchită
O-mprejmuie de-a lungul şi de-a latul
Ca stăvilar de valuri. Dup-aceea
El grămădeşte-n fund povară multă.
Calipso-i mai aduce pânzetură
De pânzuit catargul, iar Ulise
Găti cu meşteşug şi pânzuitul.
Legă tot felul de frânghii, odgoane.
Şi funii de slăbit sau strâns vintrele
Şi-şi lunecă pe pârghii pluta-n mare.

O lectură mai atentă a textului de mai sus ne va arăta mai întâi că, de fapt, ne găsim în faţa unei plute – ce-i drept mai evoluată decât plutele simple folosite în epoca de piatră; în al doilea rând, el ne va dezvălui unele inadvertenţe,

datorate în parte traducerii şi în parte unor adăugiri târzii la textul homeric. Astfel, termenul „punte” nu este adecvat, deoarece navele nu erau acoperite – tot aşa nici termenul „cârmă” în sensul său mai nou, fiind vorba de o simplă vâslă cu ajutorul căreia nava era dirijată. De asemenea, este probabil că toporul lui Ulise nu era încă de aramă, ci de bronz.

O adăugire târzie este, se pare, şi versul despre acele „… funii de slăbit şi strâns vintrele”, ba după unii autori nu putea fi încă vorba de „corăbii”, navele de atunci având un singur catarg şi o singură pânză (foarte rar două sau trei) care nu folosea decât cu vântul direct din spate, principalul mod de propulsie fiind vâslele.

În aceste condiţii, navigaţia din acea vreme trebuia să se rezume la o simplă plutire de-a lungul coastelor şi de cele mai multe ori echipajul îşi petrecea noaptea pe mal. (Afirmaţia geografului antic Strabon, că grecii ar fi învăţat de la fenicieni să se călăuzească pe mare după constelaţia Ursei Mari, este valabilă pentru o epocă mai târzie.) Cu asemenea mijloace primitive, performanţele unor „căpitani” de vas ca Iason şi Ulise sunt cu atât mai excepţionale. Se cuvine însă să ţinem seama că atât Iason, cât şi Ulise sunt eroi de epopee, meniţi să îndeplinească fapte deosebite, cum nu le este dat muritorilor de rând…

3.

PRIMELE TEXTE ISTORICE DESPRE PIRATERIE; TUCIDIDE, HERODOT ŞI ALŢII

După ce a ocupat un loc relativ însemnat în textele literare, pirateria începe să apară şi în cele ale istoricilor antici. Unul dintre cei mai de seamă, Tucidide, este preocupat şi de originile pirateriei; „De demult, scrie el (I, 5), elenii şi barbarii care locuiau pe coaste şi în insule, cum au început să călătorească pe nave unii la alţii, s-au apucat de piraterie. Căzând peste oraşele neîmprejmuite cu ziduri… le prădau… Treaba aceasta nu era socotită pe atunci ca o ruşine, dimpotrivă, făcea mai degrabă cinste. Dovadă; unele triburi continentale, care şi acum socot ca o fală să fii tâlhar vrednic”.

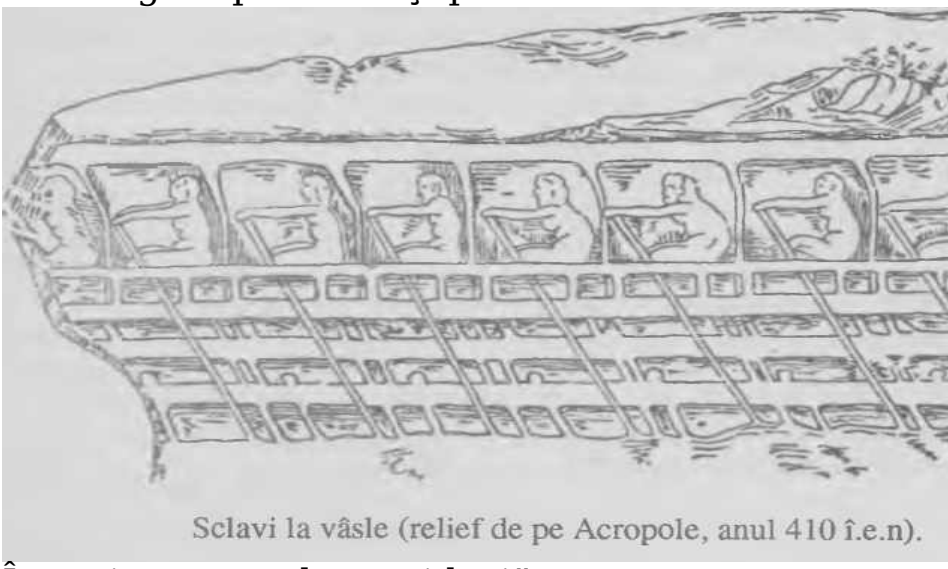
Este de presupus că textul de mai sus, relativ târziu (sec. V.Î.EN.), are la bază texte mai vechi, astăzi pierdute. De altfel, cu privire la piraterie găsim texte foarte asemănătoare la Herodot (V, 6) Xenofon (Anabasis, VII, 2) şi alţii, care confirmă întru totul informaţiile aduse de Tucidide.

La un moment dat, când atacurile piratereşti au devenit mai frecvente şi au crescut în amploare, diferitele regate şi cetăţi s-au văzut constrânse să treacă la construirea unor flote capabile nu numai să apere coastele, ci şi să combată navele piraţilor în largul mării. Mărturiile istorice nu lipsesc nici în această privinţă; tot Tucidide ne spune că: „Atunci când traficul

maritim al grecilor a crescut, corintienii cu navele lor au pus capăt activităţii piraţilor şi astfel cetatea lor, deopotrivă de favorabil situată pentru negoţul pe uscat şi pentru cel maritim, a devenit încă şi mai bogată şi puternică”. Este perioada când piraţii îşi pierd în bună parte aureola de eroi – de aventurieri ai mărilor şi descoperitori de ţărmuri necunoscute; conducătorii politici ai cetăţilor, precum şi negustorii, interesaţi în comerţul cu coloniile greceşti şi feniciene situate în întregul bazin al Mediteranei, încep să vadă în piraţi ceea ce aceştia erau realmente: tâlhari ai mărilor.

Mărturiile pe care ni le aduce Tucidide sunt în afară de orice îndoială: mai întâi fiindcă este un istoric, aşadar, un om de ştiinţă – în al doilea rând, deoarece este deosebit de competent în probleme de navigaţie maritimă (în anul 424 î.en. a fost comandantul flotei ateniene în războiul peloponeziac). Tucidide ne informează mai departe că: „Primul despre care am auzit că ar fi avut o flotă este Minos. Dominaţia lui se extindea asupra celei mai mari părţi a Mării Egee şi a arhipelagului Cicladelor, ale cărui insule le-a colonizat chiar el în mare măsură… Bineînţeles că, pe cât i-a fost cu putinţă, a căutat să pună capăt acţiunilor piraţilor, pentru a-şi asigura încasarea tributurilor. De la constituirea puterii maritime a lui Minos, navigaţia s-a putut dezvolta nestingherit, căci el i-a alungat pe piraţi din insule şi pe cele mai multe dintre ele le-a populat chiar el cu colonişti. Populaţia de pe coastă a devenit şi ea

mai avută, mai legată de pământ şi pe alocuri destul de bogată pentru a-şi putea



Sclavi la vâsle (relief de pe Acropole, anul 410 î.e.n).

Înconjura oraşele cu ziduri".

Multă vreme, Minos a fost socotit ca o figură legendară, iar Creta – care în poemele homerice apare ca o insulă bogată, foarte populată şi înzestrată cu construcţii monumentale – ca o insulă oarecare din lumea veche egeeană. La începutul veacului nostru, însă, oamenii de ştiinţă – istorici, arheologi, lingvişti – au adus dovezi convingătoare că regele Minos şi civilizaţia cretană au existat, că respectivele legende sunt grefate pe un fond istoric real (întocmai ca expediţia argonauţilor şi războiul troian). Faima civilizaţiei cretane s-a dovedit pe deplin întemeiată în urma cercetărilor întreprinse, începând din primii ani ai veacului nostru, de către expediţii arheologice din mai multe ţări, la Knossos, Festos şi în alte locuri. Săpăturile

efectuate aici au dus la rezultate care au revoluţionat cunoştinţele noastre despre lumea egeeană şi au deschis un nou capitol în istoria universală. (Astăzi se folosesc în mod curent expresiile „civilizaţie cretană” şi „civilizaţie minoică”.).

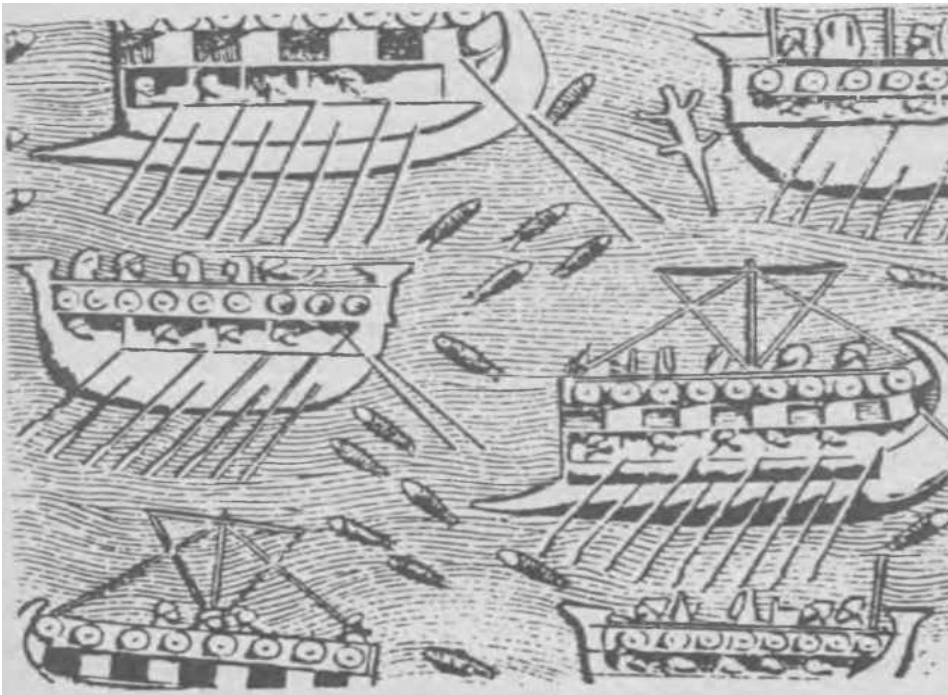
Aşadar, dacă nu mai avem motive să punem la îndoială informaţiile pe care ni le aduce Tucidide în această privinţă, trebuie să-l socotim pe Minos, regele Cretei, drept primul care a constituit o flotă (o flotă oficială, de stat) pentru combaterea navelor piratereşti. Dar mai mult ca atât: aceste informaţii pe care ni le dă Tucidide – ca de altfel şi alţi autori mai puţin renumiţi, dar care au trăit în vremuri tot atât de îndepărtate – ne duc la concluzia că unele flote de război din acele vremuri s-au constituit special pentru combaterea pirateriei. Iar unii autori moderni (Ludwig Buhnau în *Piraten und Korsaren der Weltgeschichte,* Arena-Verlag, Wurzburg, 1963) emit chiar ipoteza că piraţii sunt, aşadar, mai vechi decât flota de război legală”. Ipoteză fără îndoială interesantă, dar discutabilă.

După ce aşezările mai importante au fost înconjurate cu ziduri, devenind cetăţi, şi după ce pe alocuri s-au constituit flotele care apărau cetăţile dinspre mare, vechea tactică pirateresc bazată pe surpriză – acostarea, jaful şi apoi fuga – şi-a pierdut mult din eficacitate. Mulţi dintre conducătorii navelor piratereşti au devenit (sau redevenit) negustori, deoarece negustoria era o meserie rentabilă şi mult mai puţin periculoasă

decât pirateria.

Dar asta nu înseamnă că isprăvile piratereşti au încetat complet – vechiul principiu: „Cumpără ce nu poţi lua ca pradă” a găsit adepţi vajnici la proaspeţii neguţători din bazinul egeean. Căci iată ce ne relatează Herodot (în cartea întâi a monumentalei sale opere istorice) despre fenicieni, popor de negustori şi pricepuţi marinari: „Fenicienii sosiră la Argos şi-şi expuseră aici mărfurile. În a cincea sau a şasea zi după sosirea lor, după ce îşi vânduseră aproape toate mărfurile, iată că apăru pe ţărm, împreună cu numeroase alte femei, fiica regelui, care, după cum povestesc grecii, se numea Jo… Ele se aflau lângă partea din spate a navei şi cumpărau acele mărfuri care li se păreau mai plăcute. Fenicienii se înţeleseră între ei să le răpească. Ce-i drept, cea mai mare parte a femeilor reuşi să scape cu fuga, dar Jo, împreună cu alte câteva, fu răpită şi dusă pe navă.

Pasajul acesta al marelui istoric antic ne arată, pe de o parte, că un popor de negustori şi navigatori, cum erau fenicienii, nu se dădeau în lături, atunci când se ivea prilejul, să practice pirateria şi o făceau ca pe un lucru de la sine înţeles; pe de altă parte, el ne îngăduie să aruncăm o privire asupra mărfurilor ce formau obiectul schimburilor comerciale (prin urmare şi al acţiunilor piratereşti) – printre care mărfuri una dintre cele mai preţuite erau sclavii.



Nave feniciene *(după un basorelief din secolul al VII-lea î.*

Din cele mai vechi timpuri, fenicienii aprovizionau pieţele Orientului antic cu sclavi. Ei erau principalii furnizori ai regelui Solomon cel înţelept, care (după cum ne spune legenda) avea şapte sute de neveste „oficiale” şi alte trei sute nerecunoscute oficial, provenind din toate părţile lumii – ale lumii cunoscute în acele vremuri. Fireşte că pentru constituirea unui harem de asemenea proporţii erau necesare relaţii comerciale intense şi vaste. Or, supuşii înţeleptului monarh erau pricepuţi războinici şi nu mai puţin pricepuţi neguţători pe uscat – caravanele încărcate cu bucate, mirodenii, podoabe şi sulimanuri pentru nevoile haremului soseau în mod regulat din ţările arabe, din

Kataban, Hadramant şi Saba; în schimb aceşti supuşi nu erau prea pricepuţi în arta navigaţiei pentru a putea acoperi cererea de mărfuri provenite din ţările mai depărtate, aşezate peste mări.

Cu aceasta se însărcinară fenicienii, care, pe lângă mărfurile obişnuite – mirodenii, fildeş, untdelemn, lemn preţios – se ocupau şi de aprovizionarea haremului cu marfă vie, pe care preaînţeleptul rege o preţuia în mod deosebit şi o plătea cu preţ bun.

De numele regelui Solomon se leagă una dintre cele mai celebre şi îndrăzneţe expediţii piratereşti din antichitate. Totul a început cu vizita reginei din Saba la curtea lui Solomon. Şi fiindcă (după cum spune proverbul) micile daruri întreţin prietenia, regina din Saba n-a venit cu mâna goală; printre numeroasele daruri pe care le-a adus cu ea se afla şi aur – o cantitate uriaşă, sute de kilograme în unităţile de măsură de astăzi. În mare parte, aurul acesta provenea dintr-o expediţie organizată împotriva regatului Ophir. (în vremurile mai noi, unii cercetători au încercat să localizeze misteriosul Ophir în Africa de sud-est, alţii în Ceilon – dar n-au reuşit să aducă dovezi concludente în sprijinul acestor afirmaţii.) Despre fabuloasa „Ţară a Aurului” – Ophir – Solomon auzise multe şi de la socrul său, faraonul Egiptului (soţia „principală” a înţeleptului rege era fiica faraonului) şi iată că acum avea dovezi palpabile despre existenţa acestui ţinut binecuvântat cu toate bogăţiile.

De spusele regalului său socru şi de darurile reginei din Saba, prea înţeleptul Solomon îşi va aminti ceva mai târziu, când – ca urmare a unor ani de secetă (şi a cheltuielilor enorme necesitate de întreţinerea unei curţi atât de fastuoase) – vistieria sa trecea prin momente grele şi luxul fabulos ce domnea la curtea sa era ameninţat să-şi piardă treptat strălucirea. Atunci, Solomon se adresă vecinului şi vasalului său, regele Hiram, care cu fenicienii săi pricepuţi în construcţii navale îi construi şi-i echipă o navă după cele mai noi (ne aflăm în jurul anului 950 î.en.) principii. Cu un echipaj alcătuit din marinarii fenicieni ai regelui Hiram şi o puternică trupă militară alcătuită din ostaşii iudei ai regelui Solomon, vasul porni spre Ophir.

După trei ani, nava se întorcea încărcată cu o pradă nespus de bogată: cantităţi enorme de aur şi argint, pietre preţioase, lemn de abanos, fildeş, maimuţe şi păuni. Nicăieri nu se spune că ar fi plătit cu bani sau cu alte produse aceste mărfuri, iar prezenţa soldaţilor pe bord este concludentă: o expediţie de jaf, piraterească.

N-am fi insistat atâta asupra expediţiei organizate de regele Solomon împotriva Ophirului – în definitiv, nava Argo a pornit cu un sfert de mileniu mai înainte într-o asemenea expediţie care avea acelaşi obiect, aurul, iar împotriva Ophirului fenicienii au organizat după aceea numeroase alte expediţii asemănătoare, unele chiar încununate de succes. Dacă am zăbovit mai mult asupra ei, am făcut-o doar pentru faptul că ea aduce un element

nou în istoria pirateriei: înaltul patronaj regal al unei expediţii piratereşti. În decursul veacurilor următoare, numeroase acţiuni piratereşti vor fi sprijinite (uneori pe faţă, alteori pe ascuns) de capete încoronate, chiar şi atunci când respectivii monarhi dispuneau de o flotă de război oficială. Fiindcă o singură navă, arborând un pavilion fantezist sau niciun fel de pavilion, având oameni hotărâţi la bord, îşi poate îngădui acţiunile cele mai temerare fără a angaja responsabilităţi politice sau militare. Acest sistem va căpăta amploare, ridicându-se aproape la nivelul unei politici de stat, douăzeci şi cinci de veacuri mai târziu, în vremea lui Walter Raleigh, Francis Drake şi a celorlalţi vestiţi corsari ai epocii elisabetane, supranumiţi, pe bună dreptate, „piraţii maiestăţii sale”.

4.

PRIMA FEMEIE-PIRAT: ELISSA DIN TIR

Ar fi greşit să ne închipuim că, în vremurile cele mai vechi, femeile n-au jucat niciun rol în istoria pirateriei sau, mai bine-zis, că unicul lor rol a fost acela de a constitui un obiect de jaf, apoi o marfă vândută pe pieţele de sclavi ale Orientului. Căci iată, în jurul anului 800 î.en., Elissa din Tir, fiica unui „lup de mare” fenician, va fi promotoarea unei expediţii piratereşti ce va aduce profunde schimbări economice în Mediterana, expediţie ale cărei urmări se vor simţi veacuri de-a

rândul, cât timp va dura istoria atât de agitată a Cartaginei. Dar să vedem cum s-au desfăşurat evenimentele, care nu sunt lipsite de un anume farmec romanţios.

Elissa se măritase cu Sicharbas, un bogat armator şi iscusit căpitan de vas. Este probabil că o bună parte din averea soţului ei îşi avea originea în expediţiile de jaf organizate împotriva Ophirului şi Puntului, ceea ce nu este câtuşi de puţin de mirare, având în vedere că Sicharbas era fenician şi încă din Tir… Fratele Elissei, pe nume Pygmalion (simplă coincidenţă de nume cu sculptorul mitologic care s-a îndrăgostit de propria-i operă), pus pe o înavuţire şi mai rapidă, atacă nava cumnatului său şi-l ucise. Dar nu găsi bogăţiile căutate, deoarece Sicharbas, având unele bănuieli, le debarcase pe un ţărm pustiu şi le ascunsese. Este prima menţiune despre o comoară ascunsă de piraţi – temă care mai târziu va constitui o inepuizabilă sursă de inspiraţie pentru autorii de romane de aventuri. (în această privinţă este destul să citǎm două opere „clasice” ale genului: „Contele de Monte Cristo” de Al. Dumas şi „Insula comorilor” de R.L. Stevenson.).

Înştiinţată de moartea tragică a soţului ei şi de locul unde se află ascunsă comoara, Elissa echipă în grabă o altă navă, acostă pe ţărmul cel pustiu, scoase aurul şi nestematele din ascunzătoarea lor, le transportă pe vas şi porni mai departe. Câteva zile după aceea se opri scurtă vreme în Cipru, doar pentru a răpi cincizeci de fete şi a le aduce la bord. Cu prora îndreptată

mereu spre apus, nava înainta către Coloanele lui Hercule (Gibraltar), căci Elissa voia să ajungă în „Insulele Morţilor”, unde nădăjduia să-l regăsească pe Sicharbas, cel ucis mişeleşte de fratele ei: conform credinţei fenicienilor, în Insulele Morţilor, aflate la „Capătul lumii”, marinarii duceau o viaţă veşnică şi fericită. Homer spune că acolo: „…omul/ Trăieşte mai ferice că nu-i ploaie/ Şi nici ninsoare nu-i, nici iarnă lungă, / Ci pururea suflare lină-adie/ Din Ocean şi mângâie pe oameni…” (la poeţii mai noi, acest ţărm binecuvântat apare sub numele de „Insulele Fericiţilor”, pe care unii cercetători le-au identificat cu insulele Canare.).

Marinarii Elissei cunoşteau drumul ce ducea în Atlantic – compatrioţii lor descoperiseră mai demult calea către Canare, Madeira şi Azore, dar se feriseră să împărtăşească această taină altor popoare. Capătul lumii cu „Insulele Morţilor” se afla puţin mai departe, dar se pare că echipajul de sub comanda vajnicei feniciene nu era prea grăbit să ajungă acolo… La aceasta se adăuga şi vântul nefavorabil, nevoia de a împrospăta hrana şi apa de băut, precum şi oboseala vâslaşilor. Aşa se face că, după ce lăsă în urmă Malta, Elissa porunci ca nava să se îndrepte spre Africa.

Pe coasta Libiei, fenicienilor le plăcură locurile şi hotărâră să întemeieze un oraş, în ciuda împotrivirii îndârjite a Elissei. Căpetenia maurilor, Hiarbas, care stăpânea aceste locuri, se declară de acord să le cedeze terenul în schimbul celor cincizeci de fete aduse din Cipru şi al Elissei pe

care voia să şi-o facă soţie. Elissa îi răspunse că va plăti pământul în aur; Hiarbas zâmbi şi spuse că în schimbul aurului nu-i poate vinde decât atâta loc cât poate cuprinde o piele de viţel. Fenicianã se declară de acord. Fu adusă pielea de viţel şi Elissa puse să fie tăiată în fâşii subţiri ca sfoara cea mai fină de cânepă, astfel că putu să înconjoare cu ea terenul pe care avea să fie clădită mai târziu cetatea Byrsa, al cărei nume înseamnă „Piele de viţel”.

Asemenea ingeniozitate femeiască nu făcu decât să stimuleze dragostea maurului pentru frumoasa Elissa. Marinarii fenicieni îşi implorau stăpâna să cedeze insistenţelor lui Hiarbas, dar Elissa le porunci să se urce pe bord şi să pregătească nava de plecare. Atunci echipajul dădu foc vasului. Când vâlvătaia incendiului se ridică în toată puterea, Elissa se aruncă pe neaşteptate în flăcări, găsindu-şi astfel moartea. Băştinaşii au supranumit-o, după aceea, Deido, adică „cea neînduplecată”, iar poeţii de mai târziu i-au cântat curajul şi fidelitatea (numai poetul Virgiliu a găsit pentru sinuciderea ei o altă explicaţie, anume, o dragoste neîmpărtăşită).

Povestea Elissei nu este doar o legendă, ci – întocmai ca expediţia navei Argo şi ca unele dintre episoadele homerice – este ţesută în gherghef de adevăr. Oricum, cetatea Byrsa a dăinuit câteva veacuri pe locul unde a acostat nava feniciană; ea a dat marinari, negustori şi artişti renumiţi, precum şi pe Hanibal, unul dintre cei mai mari comandanţi militari ai tuturor vremurilor. În

istorie, Byrsa este cunoscută sub numele de Cartagina, nume ce i-a fost dat, se pare, de romani, cărora le-a dat mult de furcă.

Cât despre Elissa din Tir, ea este prima femeie-pirat al cărei nume s-a păstrat până în zilele noastre. În veacurile următoare, Elissa va avea câteva urmaşe tot atât de temerare şi de neînduplecate ca şi ea, între altele pe faimoasele Mary Read şi Anne Bonny, care, douăzeci şi cinci de veacuri mai târziu, vor teroriza apele Indiilor Vestice. Elissa din Tir a murit în flăcările navei pe care a comandat-o, aşa cum – cu un mileniu mai târziu şi vreme de un mileniu în continuare – vor fi înmormântaţi vikingii, conducătorii celor mai ample şi mai îndrăzneţe expediţii piratereşti cunoscute în istorie.

5.

DOI INOVATORI: POLICRATE DIN SAMOS ŞI TEOPOMP DIN MILET

Ultimele veacuri înaintea erei noastre sunt caracterizate prin dezvoltarea şi întărirea flotelor de luptă ale statelor şi cetăţilor şi – strâns legat de acest proces – de îmbunătăţirea construcţiilor navale şi apariţia unei forme superioare de piraterie, adaptată noilor condiţii.

Oricât ar părea de curios, câţiva celebri piraţi ai antichităţii au contribuit în cea mai mare măsură la constituirea marilor flote de război, iar mai târziu au decis soarta unor bătălii navale cu

grele urmări pentru configuraţia politică şi economică din acea vreme. Unul dintre aceştia a fost Policrate din Samos, căruia istoricii îi atribuie, ca principale însuşiri, „temeritatea, viclenia şi cruzimea”. La început simplu comandant al unei nave de piraţi, îşi lărgeşte încetul cu încetul flota (era, se pare, foarte priceput în construcţii navale), îi înlătură pe toţi rivalii săi din aristocraţia insulei Samos, cucereşte Lesbosul şi Miletul şi terorizează apele Mării Egee.

Ajuns tiran de Samos (în jurul anului 530 î.en.), fostul pirat Policrate porneşte la vânătoare de… piraţi. Pe de o parte, deoarece aceştia erau martori neplăcuţi ai trecutului său, pe de altă parte, fiindcă pentru realizarea scopurilor sale trebuia să fie unicul stăpân al apelor cuprinse între Samos, Lesbos şi Milet. Rând pe rând, navele piratereşti sunt incendiate sau capturate şi chiar fratele lui Policrate este ucis din ordinul acestuia. Operaţia a fost radicală, căci nimeni nu cunoştea mai bine metodele şi ascunzişurile piraţilor decât cel ce fusese unul de-ai lor. (Douăzeci şi două de veacuri mai târziu, Morgan „Cap-roşu”, ajuns guvernator al insulei Jamaica, va folosi aceleaşi metode.).

Despre a doua parte a vieţii lui Policrate, istoricii n-au decât cuvinte de laudă: a încurajat ştiinţele şi artele, a adus la curtea sa filosofi şi poeţi, între altele pe poetul Anacreon, dădea ospeţe fastuoase, cu cele mai alese bucate şi băuturi – şi cu o orchestră de fete frumoase care cântau din flaut – şi-a împodobit capitala cu clădiri

monumentale şi a canalizat-o, aprovizionând-o cu apă potabilă. Dar nu şi-a părăsit câtuşi de puţin vechea meserie, ba chiar a ridicat-o pe o treaptă superioară, modernă: fiecare vas comercial care trecea pe apele dominate de flota lui trebuia să-i plătească un tribut. Este şi aceasta o formă de piraterie, fiindcă după toate normele de drept internaţional (cum am spune astăzi), largul mării nu este proprietatea nimănui, sau mai bine-zis aparţine tuturor. Dar neguţătorii preferau să se lase vămuiţi, decât să facă un ocol mare, mai ales că în schimbul tributului tiranul de Samos le asigura protecţia împotriva piraţilor – a celorlalţi piraţi…

Policrate din Samos este, aşadar, un fel de inovator al pirateriei. Metoda lui poate fi caracterizată ca modernă – de altfel, în vremurile mai noi, ea va fi aplicată cu succes pe diferite mări ale lumii, cu osebire în apusul Mediteranei şi în Marea Caraibilor. Prin configuraţia ţărmurilor ei, care oferă nenumărate ascunzişuri, insula Samos a rămas, în decursul veacurilor şi până la începutul secolului trecut, un cuib de piraţi. (Compatriotul nostru Ion Ghica, prietenul poetului Vasile Alecsandri, va primi, în 1856, titlul de Bey de Samos de la sultan, pentru felul eficace în care a reuşit să-i stârpească de pe aceste meleaguri.).

Veacul al cincilea este martorul a două mari bătălii navale, în care, alături de flotele oficiale ale statelor respective, navele piraţilor au avut un cuvânt greu de spus. În bătălia de la Salamina, vasele piraţilor din Cilicia au dat mult de furcă

grecilor şi, după cum ne relatează cronicarii vremii, n-a lipsit mult ca flota comandată de Temistocle să fie înfrântă. Este perioada în care grecii reuşiseră să elimine în bună parte pe fenicieni din Marea Egee, dar locul acestora îl luaseră cilicienii, care se dovedeau nu mai puţin ingenioşi şi temerari. Şaptezeci şi cinci de ani mai târziu, într-o altă mare bătălie navală, flota spartană comandată de Lisandros îi învingea pe atenieni la Aigos Potamoi – fapt cu totul neaşteptat, ştiut fiind că spartanii, excelenţi luptători pedeştri, nu aveau nici pe departe iscusinţa de marinari a atenienilor. Dar Lisandros reuşise să-şi asigure sprijinul navelor piratereşti, care aveau oricum o socoteală mai veche cu flota atenianã, mare vânătoare de piraţi.

Pentru ca vestea victoriei să ajungă cât mai repede la Sparta, Lisandros îl trimise pe piratul Teopomp, care avea „cea mai iute navă dintre Corint şi Milet” şi care, nedezminţindu-şi faima, parcurse drumul până la gura râului Eurotas în trei zile. Aşadar, aproape 700 kilometri în trei zile, ceea ce constituie un record uimitor pentru acea vreme (ne aflăm în anul 405 î.en.).

Nava piraterească a lui Teopomp din Milet era o trieră (mai târziu, romanii vor folosi termenul triremă pentru acest tip de navă), iar cele trei rânduri de vâslaşi au tras la rame vreme de trei zile şi trei nopţi fără întrerupere pentru a putea obţine acest record, pe care navele oficiale ale flotei greceşti – construite pentru a putea transporta o trupă înarmată şi, prin urmare, mai

greoaie – nu l-ar fi putut realiza.

Dacă Policrate din Samos a fost un inovator al metodelor în piraterie, Teopomp din Milet a fost, deci, un inovator în domeniul construcţiilor navale. Exemplul său va fi urmat de-a lungul veacurilor de numeroşi piraţi, pentru care o navă iute va fi o condiţie esenţială în exercitarea profesiei lor: ei trebuiau să fie mai rapizi decât navele comerciale, pentru a le putea aborda, şi decât navele de război, pentru a putea scăpa de ştreang.

6.

NEPLĂCUTA AVENTURĂ A FILOSOFULUI PLATON ŞI INTERESANTA CONVERSAŢIE DINTRE PIRATUL ARISTONICOS ŞI ALEXANDRU MACHIDON

Din secolul al patrulea nu ne-au rămas prea multe texte care să relateze despre activitatea piraţilor. Avem însă toate motivele să presupunem că ei au continuat să bântuie în Mediterana şi – după cum ne relatează un text al lui Plutarc – au reuşit să se organizeze în aşa fel, încât să se poată apăra în mod eficace împotriva flotelor militare trimise să-i combată. Plutarc menţionează şi numele căpeteniei de piraţi Sostrate, pe care-l califică drept un „simbol al răutăţii omeneşti”; pe acelaşi Sostrate, poetul Lukian îl pune să discute, în lumea mitologică subpământeană, cu Minos, regele cretan care a construit prima flotă pentru

combaterea piraţilor şi care apoi a ajuns judecător în infern.

În aceeaşi vreme apar două dintre instituţiile menite să ajungă mai târziu la mare înflorire: asociaţia de negustori şi armatori, care îşi împărţeau între ei riscurile uriaşe ale transporturilor comerciale pe mare, şi asigurarea maritimă, prin care negustorul sau armatorul se apăra împotriva pierderii unei nave şi a încărcăturii ei, fie din pricina furtunilor, fie din pricina atacurilor piratereşti. Ni s-a păstrat şi numele unui bancher din acea vreme, anume Pasion, fost sclav, ajuns unul dintre cei mai bogaţi cetăţeni din Atena, a cărui avere îşi avea originea în asemenea afaceri cu negustori şi armatori.

În afară de Atena, unul dintre centrele principale ale negoţului pe mare se afla în Rodos, insula a cărei flotă reuşise întotdeauna să-i combată cu succes pe piraţi şi unde funcţiona un fel de bursă maritimă. Mulţi negustori îşi trimiteau navele încărcate cu mărfuri mai întâi spre Rodos, ale cărei ape ofereau siguranţă deplină pentru navigaţie; aici culegeau informaţii unde o anumită marfă era mai căutată şi se oferea un preţ mai bun pentru ea, după care le dirijau către regiunile de coastă respective.

Este de presupus că în această perioadă au apărut şi primele înţelegeri ilicite între căpeteniile de piraţi, pe de o parte, şi negustori, armatori sau simpli comandanţi de nave, pe de altă parte. Ludwig Buhnau (din a cărui interesantă lucrare am mai citat) merge destul de departe în această

presupunere: „Fără îndoială că, destul de des, piraţii au fost folosiţi şi ca pretext, atunci când un om de afaceri necinstit pretindea că a pierdut o navă sau încărcătura ei, când în realitate o Vânduse pe ascuns. Au existat, în domeniul asigurărilor, escrocherii în adevăratul înţeles al cuvântului, concepute în mod rafinat şi având un aspect eminamente modern, iar nu doar un singur bancher a fost jefuit de banii pe care-i avansase pentru cumpărarea anumitor mărfuri. Într-o lume cum era cea grecească, în care nu numai viaţa spirituală, ci şi cea economică se dezvolta şi

Galera lui Antonius în bătălia navală de la Actium (31 î.e.n

se diversifica deosebit de rapid, escrocheriei îi erau deschise tot atâtea uşi ca şi în economia de astăzi. Nu erau puţini căpitanii (de navă

comercială – H.M.) care cădeau la înţelegere cu piraţii, anunţau data plecării, nu se împotriveau atacului şi apoi împărţeau cu piratul valoarea mărfii şi suma primită ca asigurare. Cum nu existau încă liste de nave pierdute şi altele de felul acesta, o asemenea asociaţie veroasă putea să-şi înceapă activitatea la Marsilia şi să aplice aceeaşi metodă, rând pe rând, la Messina, Atena şi Alexandria, înainte de a fi descoperită, în afară de cazul că escrocii nu erau deloc descoperiţi şi dispăreau la Bizanţ sau la Roma”.

Din aceeaşi perioadă avem veşti despre activitatea piraterească a tiranului Dionisos al Siciliei. Spre deosebire de Policrate din Samos, care a început ca pirat şi a sfârşit ca tiran, Dionisos a început ca tiran şi a sfârşit ca pirat. De câte ori vistieria sa era pe cale să se golească, Dionisos organiza expediţii de jaf, prădând coastele bogate ale Etruriei cu aceeaşi înverşunare cu care etruscii le prădau pe ale Siciliei. Dar renumele de pirat lipsit de scrupule, Dionisos şi-l va cuceri în legătură cu o aventură al cărei erou a fost filosoful Platon.

Dion, cumnatul tiranului, era un tânăr cult, iubitor al artelor şi al filosofiei. El îi propuse lui Dionisos să-l invite la Siracuza pe filosoful Platon, care îl va sfătui cum să-şi refacă finanţele secătuite de viaţa luxoasă ce domnea la curtea tiranului. Zis şi făcut. Scurtă vreme după sosirea sa la Siracuza (în jurul anului 360 î.en.), filosoful îşi expuse punctul de vedere: nu expediţiile de jaf împotriva etruscilor sunt în măsură să

însănătoşească finanţele ţării, ci reducerea cheltuielilor la curte şi încurajarea agriculturii.

Tiranul Dionisos răspunse că va începe imediat cu reducerea cheltuielilor, renunţând să-l mai găzduiască pe filosof şi că-l va trimite în patrie cu Dion cu tot. Căpitanului vasului, pirat şi om de încredere de-al său, Dionisos îi porunci să-i ducă pe cei doi oaspeţi în insula Aigina şi să-i vândă acolo la târgul de sclavi. Aşa se face că marele Platon era cât pe ce să-şi sfârşească viaţa ca sclav de galeră. Din fericire, se găsiră prieteni binevoitori care îi răscumpărară, pe el şi pe discipolul său Dion, aducându-i la Atena. (Mai târziu, Dion căzu răpus de pumnalul unui asasin tocmit de cumnatul său Dionisos, iar Platon îl plânse ca pe un discipol preferat.).

Zece ani după neplăcuta aventură a filosofului Platon, se va desfăşura o conversaţie interesantă între piratul Aristonicos din Chios şi Alexandru cel Mare (căruia literatura noastră populară i-a adăugat numele de Machidon, după ţara-i de origine). Aristonicos aborda navele aflate în drum spre Smirna, le jefuia şi le vindea încărcăturile în diferite alte porturi, unde mărfurile respective aveau căutare. Iar insula Chios înflorea sub conducerea piratului-filozof Aristonicos, poeţii cântau în versuri homerice succesele lui pe mare, palate şi statui de marmură răsăreau de sub mâinile pricepute ale arhitecţilor şi sculptorilor.

Dar într-o zi, pe când galerele încărcate de pradă ale lui Aristonicos navigau spre patrie, le

ieşi în faţă flota macedoneană. Piraţii fură nimiciţi până la unul – în parte chiar pe bordul navelor şi în parte pe ţărm – în afară de Aristonicos, care fu adus în faţa lui Alexandru. Mai târziu, Sfântul Augustin va relata, într-una dintre scrierile sale, conversaţia care a avut loc între cei doi; Alexandru, referindu-se la jafurile, masacrele şi siluirile pe care meseria de pirat le aduce cu sine, a întrebat:

— De ce ai făcut toate acestea?

Iar Aristonicos i-a răspuns:

— Am făcut în mic acelaşi lucru pe care tu l-ai făcut în mare. Dar mie lumea îmi zice pirat.

Istoria nu ne spune dacă marele cuceritor l-a graţiat sau nu pe micul pirat. De altfel, nu ne certifică nici autenticitatea dialogului de mai sus. (Augustin a trăit şapte sute de ani după ce a avut loc conversaţia dintre Aristonicos şi Alexandru – dacă a avut vreodată loc.).

7.

ÎNTRE ŢĂRMURILE MĂRII NEGRE ŞI CELE ALE ILIRIEI

Alături de piraţii de profesie, ca dalmaţienii şi cilicienii, care nu cunoşteau (sau aproape nu cunoşteau) altă ocupaţie, au existat din cele mai vechi timpuri populaţii care se ocupau cu agricultura şi cu diferite meşteşuguri, dar atunci când se ivea prilejul nu se dădeau în lături de la o mică expediţie piraterească în măsură să le

rotunjească veniturile. Printre aceştia erau şi sciţii de pe ţărmul de miazănoapte al Mării Negre, şi îndeosebi cei din Peninsula Crimeea. Aici se aflau nenumărate ascunzişuri propice, deoarece mlaştinile din partea nordică a Crimeei şi coasta abruptă îngreunau foarte mult acţiunile flotelor organizate împotriva navelor piratereşti. „Populaţia de agricultori care locuieşte acolo, ne spune Strabon, este socotită, ce-i drept, ca fiind mai paşnică şi mai civilizată (decât nomazii din stepă – H.M.), dar din pricină că sunt dornici de înavuţire şi se îndeletnicesc cu navigaţia pe mare, practică adesea pirateria, de asemenea se folosesc şi de alte mijloace ilegale pentru a se îmbogăţi”.

Această relatare a lui Strabon ar putea să pară exagerată, deoarece Crimeea se afla departe de marile rute comerciale maritime. Dar lucrurile nu stau chiar aşa: este perioada în care coloniile greceşti din Dobrogea de astăzi (Histria, Tomis-Constanţa, Callatis-Mangalia ş.a.) erau înfloritoare, iar traficul maritim se intensificase. În afară de aceasta, construcţia navelor; îmbunătăţise, de asemenea şi velatura. Care venea să se adauge vâslelor, făcând ca navele să fie mai rapide şi scurtând astfel distanţele. Căci iată ce ne spune călătorul şi istoricul Diodor din Sicilia: „De la Marea Meotică (Marea Azov – H.M.), pe malurile căreia locuiesc câţiva sciţi, într-o regiune îngheţată şi nespus de geroasă, mulţi călători pe mare, bucurându-se de vânturi prielnice, au reuşit să străbată, cu navele încărcate de mărfuri, în zece zile drumul până la Rodos, de unde se poate

ajunge în patru zile la Alexandria; şi de aici, navigând în susul Nilului, mulţi au reuşit să facă zece zile până în Etiopia (de fapt, este vorba de Sudanul de astăzi – H.M.). Prin urmare, din regiunile cele mai reci ale lumii locuite şi până la cele mai fierbinţi, nu este nevoie de mai mult de douăzeci şi patru de zile de navigaţie neîntreruptă".

În sfârşit, în afară de populaţiile care aveau ca principală ocupaţie pirateria şi de cele care o practicau ocazional, trebuie menţionaţi şi cei care, dintr-un motiv sau altul, îşi pierduseră patria, exilaţii, nemulţumiţii şi cei respinşi de societate. În această privinţă Herodot ne dă un exemplu concludent: „Dionisos din Phocaia, însă, după ce a scufundat (într-o bătălie navală – H.M.) trei nave feniciene, ridică pânzele şi porni. Cum aliaţii săi erau pierduţi, el presupuse că Phocaia şi toată Ionia vor ajunge sub jugul duşman. De aceea se îndreptă cu navele sale spre coastele Feniciei. După ce scufundă acolo trei vase comerciale şi cuceri o pradă bogată, plecă spre Sicilia şi acolo practică pirateria, însă nu împotriva grecilor, ci a Cartaginei şi tirsenienilor" (etruscilor – H.M.).

Nu este un caz unic – acela al comandantului de flotă, a cărui patrie este ocupată de forţele inamice şi care are de ales între a preda navele sale duşmanului, sau a duce o viaţă relativ liberă pe întinsurile albastre ale mărilor. (Exemplul lui Dionisos din Phocaia este printre primele cunoscute în istorie; ultimul şi cel mai însemnat dintre aceşti revoltaţi ai antichităţii va fi Sextus

Pompeius, a cărui flotă va da mult de furcă împăratului August.).

Dar episodul despre Dionisos din Phocaia pe care ni-l relatează Herodot mai conţine un element deosebit de interesant: fostul comandant de flotă, devenit căpetenie de piraţi, nu ataca navele aparţinând compatrioţilor să-i (La fel vor proceda, cu aproape două milenii mai târziu, piraţii elisabetani, care vor prăda numai corăbiile spaniole – ba mai mult, pe cele engleze le vor ocroti adesea împotriva piraţilor spanioli şi caraibi). Este şi acesta un soi de patriotism, dar care nu arareori avea şi temeiuri economice, după cum vom vedea mai departe.

Pe măsură ce statele greceşti slăbeau din punct de vedere politic şi militar, Roma se întărea şi prelua, încetul cu încetul hegemonia asupra căilor maritime ale Mediteranei occidentale. Roma îi supusese pe etrusci, învinsese Cartagina în Primul război punic – venise acum şi rândul piraţilor dalmaţini, care făceau din Adriatica o mare nesigură. În acest război greu şi sângeros, pe care unii istorici îl desemnează sub numele de Primul război al piraţilor (229 – 228 î.en.), romanii au folosit, pentru întâia oară pe scară largă, unica tactică într-adevăr eficace împotriva piraţilor: i-au combătut aliindu-se cu alţi piraţi – cu alte cuvinte, i-au combătut pe piraţii dalmaţini aliindu-se cu piraţii din insulele apusene ale Greciei. Numai aşa au putut-o învinge pe Teuta, regina piraţilor.

Teuta era văduva regelui Agron şi până la

majoratul fiului ei Pinnes, conducea treburile statului ilir situat pe ţărmul dalmaţin al Adriaticii. În câteva rânduri, ambasadori romani au protestat împotriva actelor piratereşti ale supuşilor reginei Teuta, care atacau navele comerciale romane. Dar regina dădea din umeri şi răspundea că ea însăşi nu-şi poate ţine în frâu supuşii şi că nu poate fi făcută răspunzătoare pentru acte de piraterie petrecute în largul mării, aflat în afara frontierelor statului ei. (Un răspuns asemănător îl va da Elisabeta I a Angliei ambasadorului spaniol, care protesta împotriva actelor piratereşti ale lui Francis Drake, John Hawkins, Walter Raleigh, Thomas Cavendish şi ale altora.).

Dar între vorbele şi faptele reginei era o deosebire ca de la cer la pământ. Curând piraţii dalmaţini atacară Lissa – o insuliţă adriatică populată cu colonişti greci din Siracuza, apoi Teuta puse să fie ucişi ambasadorii romani: războiul era declarat. Romanii aplicară tactica pe care mai târziu o vor folosi adesea şi în mod eficace: câştigară de partea lor pe cel mai puternic aliat al reginei Teuta, anume, Demetrios din Pharos, el însuşi căpetenie de piraţi şi cunoscător al tuturor ascunzătorilor folosite de piraţii iliri. Şi astfel, greci şi romani luptară cot la cot împotriva piraţilor conduşi de vajnica regină, iar victoria fu sărbătorită în aceeaşi măsură la Atena şi Corint, ca şi la Roma. Istoricii de mai târziu au arătat că Războiul piraţilor a dus la împăcarea şi înfrăţirea celor două mari popoare ale lumii antice şi au adus în sprijinul acestei

afirmaţii un argument peremptoriu: în anul acela, delegaţii romane participară la Jocurile eleusine şi la cele istmice, care până atunci erau rezervate exclusiv elenilor, iar nicidecum „barbarilor”, fie ei chiar de pe malurile Tibrului…

Cât despre Teuta, unii autori o socotesc prima femeie-pirat în adevăratul înţeles al cuvântului, cunoscută în istorie (Elissa din Tir nu practica pirateria ca unică profesie şi în afară de aceasta, numele ei este înconjurat de nimbul legendei). Oricum, este în afară de orice îndoială că Teuta a fost cea mai dârză şi lipsită de scrupule căpetenie de piraţi din vremea ei.

Înfrângerea reginei Teuta n-a însemnat distrugerea completă a piraţilor dalmaţini, ci doar alungarea lor din Adriatica. Ea le-a demonstrat că Adriatica este o mare lesne de închis şi prin aceasta periculoasă. Drept urmare, cei mai întreprinzători dintre ei îşi căutară noi ascunzişuri. O parte dintre aceşti piraţi iliri se stabili în insula Creta, şi astfel vechea patrie a lui Minos, unde se constituise prima flotă pentru combaterea piraţilor, deveni unul dintre cele mai temute cuiburi de piraţi. Ţărmul accidentat şi munţii greu accesibili ai Cretei au transformat această insulă într-o cetate inexpugnabilă, de unde vreme de o sută şi şaizeci de ani au pornit cele mai îndrăzneţe atacuri piratereşti din Mediterana, până în anul 67 î.en., când, o expediţie romană, condusă de Metellus, le-a pus capăt într-un mod deosebit de sângeros.

În al doilea veac dinaintea erei noastre,

pirateria luase în răsăritul Mediteranei o asemenea amploare, încât piraţii reuşiră să creeze o adevărată confederaţie, care deveni (întocmai ca acei celebri *Compagnons de la Flibuste* din veacul al şaptesprezecelea) o forţă politică a vremii. Oricât ar părea de curios, această dezvoltare extraordinară a pirateriei se datorează în primul rând dominaţiei romane. Înainte vreme, principalele puteri maritime mediteraneene erau Rodos, Corint şi Cartagina; ultimele două state fuseseră distruse de romani, iar Rodosul nu mai avea dreptul de a întreţine o flotă militară. Aşadar, principalele puteri în măsură să exercite o poliţie maritimă nu mai existau. În aceste condiţii, piraţii se constituiră într-o confederaţie puternică şi, în 144 î.en., când izbucniră certuri sângeroase pentru tronul Siriei, puseră stăpânire pe Cilicia, aflată până atunci sub dominaţia Seleucizilor.

Din această clipă, pentru piraţii din bazinul Mediteranei, şi îndeosebi pentru cei din Cilicia, începe o epocă de aur; vreme de aproape o sută de ani ei vor fi stăpâni absoluţi ai mărilor lumii vechi şi chiar o mare putere militară ca Roma va fi adesea adânc zguduită din punct de vedere economic şi politic din pricina activităţii lor distructive.

8.

MAREA DE AUR ŞI VÂSLELE DE ARGINT...

După părerea multor istorici ai vremii (şi a altora, mai noi), cilicienii au fost piraţii cei mai cruzi şi mai lipsiţi de scrupule pe care i-a cunoscut lumea antică. Ravagiile pe care le-au produs au afectat adânc navigaţia şi comerţul maritim din vremea lor şi am putea spune că până în zilele noastre se cunosc urmele acestor ravagii. Ei au prădat, de pildă, insulele Samos şi Samothrake – pe aceasta din urmă aflându-se (întocmai ca la Delos) un templu unde numeroşi navigatori şi negustori aduceau ofrande; din jefuirea acestui templu piraţii s-au întors cu o pradă evaluată la o mie de talanţi (sumă enormă, echivalată astăzi cu peste un milion de dolari-aur), inclusiv numeroase opere de artă provenite din toate regiunile bazinului mediteranean – opere care s-au pierdut astfel pentru totdeauna.

În jurul anului 100 î.en., flotele piraţilor cilicieni cuprindeau circa o mie de nave, ceea ce pentru acea vreme constituia o cifră considerabilă. Şantierele navale răspândite în mai toate porturile de refugiu ale piraţilor lucrau din plin, prelucrând lemnul, fierul şi bronzul aduse adesea de la mari depărtări. În decurs de un secol cilicienii au jefuit, în afară de numeroase nave, mai mult de patru sute de oraşe – templelor din Samos şi

Samothrake li se adăugară cele din Iasos, Argos, Klaros, Leuka, Didyma şi multe altele. Ei nu s-au sfiit să atace şi să prade cele mai sfinte lăcaşuri ale vechilor greci, cum sunt templul lui Asklepios (Esculap) din Epidaur şi templul lui Poseidon de lângă Corint, iar expediţiile arheologice care întreprind în vremurile noastre săpături dau uneori peste urmele activităţii lor devastatoare.

Faţă de aceasta nu este de mirare că, spre deosebire de istoricii greci mai vechi, care uneori găseau şi cuvinte de admiraţie pentru expediţiile piratereşti cerând iscusinţă şi îndrăzneală, istoricii romani mai apropiaţi erei noastre vorbesc întotdeauna cu ură şi dispreţ de piraţii cilicieni – de pildă, de Isidorus, care organizase o rebeliune pe treisprezece nave de război ale regelui Mitridate din Pont şi, preluând comanda lor, teroriza apele egeene, sau de piratul Artenon, care atacase Messina în timpul unei sărbători populare, trecând-o prin foc şi sabie.

Poate că această atitudine a istoricilor latini se datorează şi faptului că piraţii cilicieni constituiau atunci unul dintre principalii adversari politici ai Romei. Într-adevăr, chiar în perioadele când nu înfruntau direct Roma, ei sprijineau pe oricine ridica armele împotriva ei. L-au sprijinit pe Sertorius, când acesta, fugind în Spania, a început să organizeze o armată împotriva Romei; pentru a-l salva de trupele romane, piraţii l-au transportat, împreună cu ultimii soldaţi care-i rămăseseră credincioşi, în insula Pityussa din arhipelagul Balearelor. Când Spartacus a ajuns, în fruntea

grupelor sale de sclavi eliberaţi, la strâmtoarea Messina, cilicienii s-au oferit să-i transporte pe mare, în siguranţă, primind şi o sumă importantă drept arvună; de ce n-au făcut-o, nu este pe deplin lămurit nici până astăzi, dar mulţi istorici sunt înclinaţi să creadă că este vorba pur şi simplu de trădare – şi astfel Crassus a reuşit să înece în sânge răscoala condusă de Spartacus şi să înşire, de la Capua la Roma, sclavi răstigniţi de copacii care străjuiau şoseaua.

Piraţilor cilicieni le păsa prea puţin de părerea pe care o aveau istoricii vremii despre ei. Jafurile, atrocităţile şi trădarea le aduseseră bogăţii imense – în primele decenii ale secolului I î.en. Mediterana orientală era adesea desemnată sub numele de „Marea de Aur”. Appian şi Plutarc vorbesc de petrecerile orgiace care se desfăşurau în porturile lor de refugiu din Cilicia. Erau atât de bogaţi, încât îşi vopseau pânzele navelor cu purpură veritabilă (materie foarte scumpă, obţinută din cochiliile unor melci) şi-şi îmbrăcau catargele cu foiţă de aur. Partea subţire a vâslei care se freca de ochiurile circulare ale galerei, era bătută în argint.

Unii autori mai noi (Hans Leip: *Bordbuch des Satans* – „Jurnalul de bord al Satanei” – List Verlag, München, 1959,1966) găsesc, de-a lungul a două milenii, o filiaţie interesantă între vâslele bătute în argint ale piraţilor cilicieni şi un anume ritual al tribunalelor maritime din Anglia: „Rămâne nespus de atrăgător faptul că la tribunalele britanice, în procesele intentate

piraţilor, până în vremurile mai recente, pe masa judecătorului se afla o vâslă de argint, care era purtată în faţa condamnatului pe drumul spre spânzurătoare”. Având în vedere puternica înclinare către tradiţie a justiţiei britanice, asemenea afirmaţie nu pare câtuşi de puţin neîntemeiată…

La început, în ciuda unor discuţii adesea înverşunate care se năşteau în senat, romanii tolerară activitatea piraţilor din răsăritul Mediteranei deoarece nu sufereau prea mult de pe urma ei. Dimpotrivă, căpeteniile de piraţi din Cilicia deveniră principalii furnizori de sclavi pentru Roma. Târgul principal de sclavi se afla în insula Delos, care constituia un fel de teren neutru: o stâncă de granit, cuprinzând patru kilometri pătraţi, socotită sfântă, deoarece, după credinţa vechilor greci, aici se născuseră Apollo şi sora lui, Artemis – de asemenea aici se afla unul dintre cele mai vestite oracole ale lumii antice şi se desfăşurau Jocurile delice la care participau delegaţi din toată Grecia. Pe Delos nu se plătea vamă, astfel că deveni curând un loc de tranzit pentru mărfurile ce circulau între Marea Neagră şi Alexandria, precum şi una dintre cele mai active pieţe de sclavi. În multe oraşe greceşti s-au păstrat inscripţii lăudând fapta câte unui patrician sau negustor care răscumpărase la Delos un concetăţean răpit de piraţi, redându-l familiei şi oraşului natal.

Activitatea piraţilor lua amploare an de an;

nu se mai mulţumeau să prade navele în plină mare, ci jefuiau porturi şi întregi regiuni de coastă, ba debarcau chiar în Sicilia şi în Italia, răpind locuitori bogaţi şi funcţionari romani pentru a obţine sume mari drept răscumpărare. Au apărut la un moment dat chiar la Ostia, portul Romei, răpind navele romane ancorate acolo. Erau acţiuni care depăşeau orice limite şi în anul 100 î.en, romanii emiseră celebra lor circulară împotriva pirateriei şi nave din Rodos o răspândiră în întregul imperiu, în Cipru, Egipt, Siria şi în alte regiuni. Circulara, în care erau menţionaţi în primul rând cilicienii, cerea pe un ton hotărât autorităţilor administrative să nu mai adăpostească în porturile lor pe piraţi şi să nu mai îngăduie plecarea vreunei nave bănuite de intenţii piratereşti.

Dar piraţilor nu le păsa de circularele Romei şi-şi Continuară nestingheriţi activitatea. Navele comerciale soseau tot mai rar la Ostia, grâul atinse preţuri uriaşe la Roma. Şi totuşi, datorită luptelor politice interne, aveau să mai treacă peste două decenii până când senatul roman să hotărască organizarea unei flote capabile să pună capăt jafurilor piratereşti; ea fu pusă sub comanda lui Marc Antoniu (fiul vestitului orator cu acelaşi nume), care a fost însă învins de cretani; atunci senatul trimise pe Metellus, care răzbună ruşinoasa înfrângere, iar mai târziu pe consulul Servilius, care înregistră câteva succese locale – de pildă, distrugerea flotei şi a cetăţii regelui Zeniketes din Phaselis (un orăşel din golful

Antalya).

Dar toate acestea nu rezolvau decât în mică parte problemele extrem de grave pe care activitatea piraţilor le puneau Romei. O cotitură hotărâtoare s-a produs abia în anul 67 î.en., când Cneius Pompeius primi comanda supremă a trupelor de uscat şi a forţelor navale, cu misiunea de a distruge navele piratereşti oriunde s-ar găsi ele. Războiul piraţilor începuse, primit cu mult entuziasm de popor: preţul cerealelor scăzu imediat ce hotărârea senatului fu adusă la cunoştinţa cetăţenilor adunaţi în forum.

Trebuie menţionat că a existat o opoziţie destul de puternică faţă de această hotărâre şi numeroşi oratori influenţi au arătat cât de periculos este ca întreaga putere de stat să se afle în mâinile unui singur om; dar „... osteneala lor a fost zadarnică, deoarece poporul cerea înlăturarea grabnică a nevoilor care-l apăsau...” (Cf. Fr. Chr. Schlosser: *Geschichte der alten Welt* – „Istoria lumii vechi”, Stuttgart şi Leipzig, f. A.). Aşadar, activitatea extrem de dăunătoare a piraţilor cilicieni a dus, în ultimă instanţă, la profunde schimbări politice în însăşi capitala imperiului roman: instaurarea unei dictaturi militare, chiar dacă pe o durată limitată.

Deşi a izbutit să strângă în scurtă vreme cinci sute de nave moderne, puse la dispoziţia lui de administraţia romană din Rodos, Massilia (Marsilia) şi din alte locuri, Pompeius n-a avut o misiune deloc uşoară, deoarece piraţii posedau nave foarte rapide şi stăpâneau pe deplin tehnica

luptelor navale. „Cine îi ataca pe mare – scrie istoricul roman Cassius Dio – îşi găsea moartea în cazul că era înfrânt. Iar atunci când ieşea învingător, nu putea să prindă vreun pirat, fiindcă aceştia navigau foarte iute… Forţa lor deosebită consta în aceea că toţi piraţii de pe toate mările întreţineau relaţii de prietenie între ei şi se ajutau reciproc cu bani şi cu asistenţă, chiar dacă nu se cunoşteau între ei”.

Cneius Pompeius şi-a repartizat navele pe treisprezece sectoare, blocând toate strâmtorile. Sub comanda sa directă îşi păstră o rezervă de şaizeci de nave dintre cele mai rapide. Operaţia de curăţire a mărilor începu de la vest spre est. Mai întâi, piraţii încercară să se refugieze în porturile Africii de nord, Spaniei şi Galiei. Goniţi de acolo, încercară să scape în Adriatica, în vechile ascunzişuri de pe coasta iliră, dar şi aici erau aşteptaţi de navele lui Pompei. Câteva nave piratereşti, deosebit de rapide, reuşiră să treacă spre răsărit, între Sicilia şi Africa de nord, dar cele mai multe dintre ele, izolate în Mediterana occidentală, cuprinse de panică, se predară.

Venise acum rândul Mediteranei orientale. Fără să piardă nicio zi, Pompeius se îndreptă spre Creta, unde Metellus îi hărţuise pe piraţi slăbindu-le forţele; în acelaşi timp, Terentius Varro, comandantul escadrei care închisese Adriatica, porni spre Rodos şi Atena. Piraţii capitulau rând pe rând, implorând mila învingătorilor. Ultima bătălie, cea decisivă, se dădu lângă Korakesion (Alaja de astăzi), soldându-se cu înfrângerea

definitivă a piraţilor. Bilanţul acestui Război al piraţilor vorbeşte de la sine: zece mii de piraţi ucişi, douăzeci de mii de prizonieri, o sută şi douăzeci de porturi şi cetăţi distruse. Oraşul Soli din Cilicia, unde fu adunată cea mai mare parte a prizonierilor care aşteptau hotărârea lui Pompeius cu privire la soarta lor, primi numele de Pompeiopolis.

Cneius Pompeius dovedi acum că excelentele sale calităţi de militar erau dublate de cele ale unui bărbat de stat. După ce-i eliberă pe captivii piraţilor, îngăduindu-le să se întoarcă la familiile lor, îi graţie pe cei douăzeci de mii de prizonieri. Între aceştia se aflau soldaţi capabili şi marinari încercaţi, cu care coloniză numeroase oraşe pustiite de războaiele din ultimii ani.

Între timp, piraţii din Creta, pe care Metellus îi combătea cu deosebită înverşunare şi cruzime, trimiseră delegaţi la Pompeius oferindu-se să-i predea toate oraşele. Pompeius primi şi trimise poruncă lui Metellus să înceteze ostilităţile. Acesta refuză şi în Creta începu un nou război în toată regula între trupele lui Metellus şi cele ale lui Pompeius – război care nu luă sfârşit decât datorită faptului că Pompeius trebui să plece urgent în Asia Mică, unde-i aştepta comanda supremă a legiunilor romane într-un război mult mai important, cel împotriva regelui Mitridate din Pont.

Iată deci cum în veacul I î.en., activitatea piraţilor din Mediterana a avut grele consecinţe politice asupra celei mai mari puteri din acea

vreme – Roma. Mai întâi, ea a constituit raţiunea principală pentru care i s-au conferit lui Cneius Pompeius, până atunci consul, puteri depline, care au făcut din el – chiar şi mulţi ani după ce Războiul piraţilor luase sfârşit – omul cel mai puternic din Imperiul roman, aşadar din aproape întreaga lume veche. (în subordinea lui se aflau toate trupele, navele, depozitele de arme şi de provizii dintre Gibraltar şi Siria, de asemenea toate teritoriile până la o adâncime de cincizeci de kilometri de coastă.) în al doilea rând, ea a dus la crearea unei fracţiuni în rândurile armatei romane şi la ciocniri sângeroase care, fără războiul din Asia Mică, ar fi putut avea urmări dezastruoase, deoarece Metellus avea numeroşi partizani în senatul roman.

În deceniul al cincilea î.en., este asasinat Cneius Pompeius, în 44 î.en. Caius Iulius Caesar. Cu urmaşii lui Cneius Pompeius, omul care a distrus pirateria în Mediterana, istoria a jucat o mică farsă Romei: fiul lui, Sextus Pompeius, a devenit mai târziu iniţiatorul unor acţiuni piratereşti de mare amploare, punând în pericol puterea politică şi militară a imperiului la consolidarea căruia tatăl său contribuise în mod atât de eficace. Cât despre Cezar, n-a fost nici el scutit de unele contacte cu piraţii; în această privinţă merită relatată o întâmplare din tinereţea lui – întâmplare care aruncă o lumină. Concludentă asupra anumitor trăsături ale celui ce avea să devină unul dintre cei mai mari generali şi bărbaţi de stat ai antichităţii.

9.

CEZAR ŞI CEI 350 DE PIRAŢI CILICIENI

Pe vremea când era doar un tânăr de douăzeci şi doi de ani, Caius Iulius Caesar suferise primele dezamăgiri. Amărât din pricină că pierduse un proces (mai târziu avea să devină unul dintre cei mai străluciţi oratori ai vremii lui), hotărî să se retragă din viaţa publică şi să plece la Rodos, pentru a urma acolo cursurile de retorică, pe atunci celebre, ale lui Apollonius Molo.

Cu câţiva ani mai înainte – în timp ce-şi efectua serviciul militar sub comanda lui Servilius Isauricus – tânărul patrician roman avusese prilejul să vină în contact cu piraţii din Cilicia, astfel că era oarecum familiarizat cu procedeele lor, fapt care avea să-i fie de folos. Căci iată, în largul coastei stâncoase a Cariei, în dreptul insulei Pharmacussa, apărură mai multe nave piratereşti, pentru care capturarea navei romane, lipsită de vânt favorabil, a fost o treabă cât se poate de lesnicioasă. Şi iată-l pe tânărul Cezar prizonier al piraţilor. (Asupra cauzelor care l-au făcut pe Cezar să plece la Rodos ca şi în privinţa scurtei sale captivităţi circulă şi alte versiuni; conform uneia dintre ele, el ar fi fost exilat din Roma de către dictatorul Silla, fiindcă aderase la partidul lui Marius, rivalul dictatorului.).

Pe bordul navei capturate, şeful piraţilor şi-a dat seama că tânărul patrician, îmbrăcat după

cum cerea moda la Roma şi însoţit de mai mulţi servitori şi sclavi, este un captiv de seamă. Îndreptându-se către el, piratul l-a întrebat cine este; dar tânărul, aruncându-i o privire dispreţuitoare, n-a răspuns. Unul dintre însoţitorii săi, medicul Cinna, temându-se probabil de mânia piratului, s-a grăbit să răspundă în locul celui întrebat.

Conform obiceiului, s-a pus imediat problema răscumpărării. Una dintre versiuni pretinde că, la întrebarea căpeteniei de piraţi cât acceptă să plătească romanul pentru eliberarea lui şi a însoţitorilor lui Cezar a refuzat din nou să răspundă; drept urmare, căpetenia s-a întors către secundul său, întrebându-l cât valorează, după părerea lui. Acesta din urmă a apreciat că zece talanţi ar fi o sumă echitabilă. Înfuriat de tăcerea dispreţuitoare a captivului, căpetenia piraţilor hotărî dublarea preţului: douăzeci de talanţi. Drept care, Cezar, cu sprâncenele încruntate, se răsti la el: „Dacă ţi-ai cunoaşte meseria, ţi-ai da seama că valorez cel puţin cincizeci de talanţi!” (Şi în ce priveşte această sumă textele diferă; mai puţin pitorească, dar mai realistă, este versiunea după care Cezar ar fi oferit de la început această sumă importantă, deoarece – după cum arată şi L. Buhnau în interesanta sa lucrare – era calea cea mai sigură să-şi apere viaţa şi să-şi aranjeze o captivitate mai plăcută”.

În afară de medic şi de doi slujitori, pe care Cezar îi păstră cu el, ceilalţi însoţitori ai săi plecară să adune banii necesari răscumpărării. În

aşteptarea lor, tânărul roman îşi petrecea timpul făcând zilnic exerciţii fizice, întocmind cuvântări şi scriind poeme, pe care apoi le declama în faţa piraţilor. La un moment dat, aceştia nu mai vorbeau despre el decât numindu-i „nerodul de roman” (părere în care erau, se pare, de acord cu Silla, pare spusese despre Cezar că e un papă-lapte, un „băiat în fuste”, expresie ce nu trebuie luată *ad litteram,* ci în sens figurativ, deoarece femeile romane nu purtau fuste…). Mai târziu, istoria avea să arate că nici Silla şi nici piraţii cilicieni nu avuseseră dreptate. Părerea defavorabilă a piraţilor despre aceste opere de tinereţe ale lui Cezar, astăzi pierdute, se justifică fie prin faptul că în privinţa aceasta erau lipsiţi de gust, fie că acele producţii literare ale lui Cezar erau într-adevăr mediocre, departe de opera sa politică şi istorică de maturitate.

Versiunea deosebit de favorabilă lui Cezar – pe care poate că a acreditat-o el însuşi după întoarcerea din captivitate sau a fost creată de alţii mai târziu, după ce învingătorul galilor a ajuns să conducă destinele Imperiului roman – arată că tânărul patrician îi dispreţuia pe răpitorii lui pentru apucăturile lor grosolane, pentru lipsa lor de educaţie şi nu se sfia să le spună în faţă acest lucru. Mai ales, îi făcea plăcere să le descrie în amănunţime ce vor păţi când îi vor cădea în mână, cum îi va răstigni. (Răstignirea era, în acea vreme, un mod de execuţie obişnuit: şapte ani după această scenă, Crassus, prietenul lui Cezar, va răstigni şase mii de sclavi revoltaţi ţintuindu-i

de copacii ce străjuiau şoseaua principală de la Capua la Roma.) Dar bineînţeles că piraţii se amuzau de aceste ameninţări; totuşi, îl priveau pe captivul lor cu un fel de respect pentru originea lui şi purtările lui alese; într-o seară, de pildă, pe când strânşi în jurul focului mâncau, beau şi petreceau, Cezar trimise pe unul dintre slujitorii lui cerându-le să tacă spre a nu-i tulbura somnul. Şi piraţii tăcură...

A durat treizeci şi opt de zile până ce trimişii lui Cezar s-au întors anunţând că răscumpărarea este depusă la Milet. Cincizeci de talanţi erau o sumă uriaşă – ea a fost strânsă cu multă greutate, de rudele şi prietenii lui Cezar; se pare că Silla îi confiscase bunurile şi Cezar era oricum înglodat în datorii (situaţie în care se va afla de multe ori în decursul vieţii sale, chiar şi când va ajunge conducătorul unic al statului roman). Drept urmare, de îndată ce a fost eliberat şi debarcat undeva pe coasta Asiei Mici, Cezar porni la executarea planului pe care-l concepuse şi la recuperarea răscumpărării. Primi de la Valerius, comandantul garnizoanei romane, patru galere de război şi trei sute cincizeci de soldaţi, cu care reuşi să-i ia prin surprindere pe piraţi, care încă nu sfârşiseră de sărbătorit strălucita lovitură pe care o dăduseră. Curând, în calele galerelor romane se aflau tot atâţia piraţi câţi soldaţi romani se aflau pe punte; trei sute şi cincizeci. Şi piraţii aceştia, legaţi fedeleş, îşi dădură seama că „nerodul de roman” nu era chiar atât de nerod…

Împreună cu prizonierii şi cu cei cincizeci de

talanţi recuperaţi, după ce a ordonat scufundarea navelor piraţilor, Cezar porni spre Pergam, unde îşi avea cartierul general Iunius, pretorul provinciei Asia Mică, şi singurul care avea dreptul să aplice pedeapsa capitală, Cezar, după ce i-a relatat cele întâmplate, a cerut să-i execute pe piraţi. Iunius, însă, a refuzat. Mai întâi, fiindcă nu-l putea suferi pe acest tânăr autoritar şi îndrăzneţ: şi apoi, pretorul – ca guvernator general al Asiei Mici – nu slujea numai statul, ci conform obiceiului trăgea din funcţia sa şi un profit personal ce urma să-i folosească după întoarcerea la Roma, în viaţa civilă. Or, piraţii erau bogaţi şi… recunoscători guvernatorului.

Atunci Cezar – tânărul care abia împlinise douăzeci şi doi de ani şi care mai târziu avea să ducă Roma pe culmile puterii politice şi militare – hotărî de unul singur: profitând de lipsa pretorului din oraş, porunci ca trei sute douăzeci de piraţi să fie executaţi prin strangulare, iar restul de treizeci prin răstignire. Acestora din urmă le-a ţinut mai întâi un mic discurs, amintindu-le ce le făgăduise şi accentuând pe faptul că el se ţine totdeauna de cuvânt, după care le-a arătat că – deoarece au avut cinstea să-i asculte poemele – le acordă favoarea ca înainte de a fi răstigniţi să li se taie beregăţile.

A doua zi, Cezar a pornit mai departe spre Rodos, la şcoala de retorică a lui Apollonius Molo, unde inteligenţa lui deosebită l-a ajutat să recupereze cele treizeci şi opt de zile pierdute din pricina piraţilor. Cât despre execuţia celor trei

sute şi cincizeci de cilicieni, Cezar a procedat – ne spune un autor – „… după cum îi era felul şi după cum va proceda mai târziu în Galia şi în Britania”.

Un autor mai nou (Philip Gosse: *The History of Piracy,* New York, 1932,1968), reluând sub altă formă celebra frază a lui Pascal despre nasul Cleopatrei – care, „dacă ar fi fost mai scurt, ar fi schimbat faţa lumii” – socoteşte episodul răpirii lui Cezar de către piraţi*… an event which, had it turned out a trifle differently, might have changed the whole history of the world* – o întâmplare care, dacă s-ar fi sfârşit puţin mai altfel, ar fi putut schimba întreaga istorie a lumii”. O afirmaţie puţin cam îndrăzneaţă. (Ea constituie, de altfel, unica legătură dintre monumentala operă a matematicianului, fizicianului şi filosofului Blaise Pascal şi interesanta lucrare a lui Philip Gosse; în schimb, după cum se ştie, între Cleopatra şi Cezar au existat legături trainice, şi nu numai de ordin politic şi militar…).

10.

SEXTUS POMPEIUS, „CEL MAI MARE PIRAT AL ANTICHITĂŢII”.

În luptele interne care au sfâşiat Roma după asasinarea lui Cezar, unul dintre fiii lui Pompeius (numit Cneius, ca şi tatăl său) şi-a găsit moartea. Fratele său mai mare, Sextus, pe atunci în vârstă de treizeci de ani, îşi dădu seama că, în uriaşa încleştare care opunea pe Octavian (viitorul

împărat August) adversarilor lui Cezar, trebuie să procedeze cu multă prudenţă. Cu câţiva tovarăşi de arme – dintre care unii nici nu ştiau cine e – începu să practice pirateria şi intră în legătură cu vechii piraţi pe care tatăl său îi cruţase. Când socotea că acest lucru nu este primejdios, îşi dezvăluia identitatea; mulţi dintre bătrânii tâlhari ai mărilor îl urmară, alţii îi trimiseră pe fiii lor.

Încetul cu încetul, profitând de situaţia tulbure de la Roma, Sextus Pompeius reuşi să-şi clădească un puternic imperiu maritim, bazat pe flota sa condusă de marinari încercaţi şi pe posesiunea insulelor Sicilia, Corsica şi Sardinia. Câtva timp dominaţia sa se întinse şi asupra coastelor adriatice, mulţumită ajutorului primit din partea lui Aeneus Domitius Ahenobarbus şi a celor şaptezeci de nave ale sale; Ahenobarbus era un amiral strălucit şi-şi dovedise cu prisosinţă calităţile de strateg naval obţinând o categorică victorie asupra flotei romane lângă Brundisium (Brindisi). Numai că această biruinţă nu avu urmări mai însemnate, deoarece în acelaşi timp aliatul său, Brutus, suferise o grea înfrângere cu armata de uscat. Lui Ahenobarbus nu-i mai rămase altceva de făcut decât să se alieze cu Sextus Pompeius. Se părea că pentru piraţii din Mediterana sosiseră din nou vremuri de aur.

Octavian îşi dădu repede seama de primejdia pe care o constituia puternica flotă piraterească a lui Sextus Pompeius. Abil politician şi excelent organizator, atrase de partea lui pe unul dintre cei mai capabili subalterni ai lui Sextus – pe piratul

grec Menodor – mituindu-l cu o sumă uriaşă şi acordându-i cetăţenia romană şi calitatea de patrician. Cum ştia că romanii nu erau marinari pricepuţi, eliberă două mii de sclavi originari din regiunile Orientului Apropiat şi-i repartiză la conducerea navelor sub comanda amiralului Calvisius Sabinus, căruia îi repartiză de asemenea douăzeci de mii de sclavi pentru vâslitul la galere.

Toate aceste măsuri se dovediră însă prea puţin eficace. Sextus Pompeius evita cu abilitate o luptă decisivă, în acelaşi timp vasele sale, care îşi aveau bazele în Sicilia, capturau transporturile de cereale din Egipt, astfel că la Roma pâinea atinse din nou preţuri uriaşe. Poporul cerea rezolvarea grabnică a conflictului, tot aşa şi locuitorii oraşelor de coastă ale căror rude luptau în parte pe navele piraţilor şi în parte pe cele ale flotei romane. Pentru toate aceste motive – la care se adaugă şi unul eminamente politic: de a împiedica o alianţă între Sextus şi Antonius – Octavian începu tratative cu comandantul suprem al flotei piraţilor. Şi iată-i, în vara anului 39 î.en., pe ţărmul golfului Neapole, la Misenum, pe piratul Sextus Pompeius şi pe viitorul împărat August la aceeaşi „masă de tratative”, cum se spune în zilele noastre.

După unele surse, Menodor (între timp, sătul de viaţa prea liniştită, piratul grec fugise de la Roma lăsând baltă bogăţii şi onoruri şi se întorsese la Sextus, aducând cu el şi câteva galere romane răpite pe drum…) l-ar fi sfătuit pe Sextus să nu respecte înţelegerea şi, cu prilejul

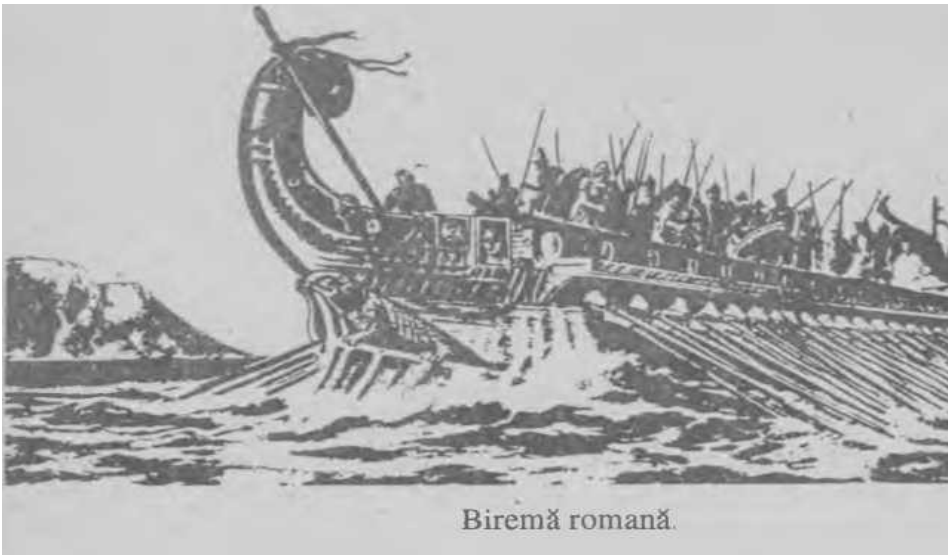
banchetului ce urma să aibă loc la Misenum, să-l aresteze pe Octavian şi pe ofiţerii acestuia, lipsindu-i astfel pe adversari de conducere. Dar Sextus, fiu demn al tatălui său, ar fi răspuns: „Un Menodor îşi poate îngădui să-şi calce cuvântul, un Pompeius însă nu”. Scena aceasta nu este istoriceşte verificată, dar fapt este că, după prima trădare, Sextus nu i-a mai acordat lui Menodor încredere deplină, deşi se pare că acesta din urmă l-a slujit cu credinţă până la sfârşit.

Misenum a însemnat o nouă biruinţă pentru Sextus; tratatul statua încetarea stării de război şi-l recunoştea ca guvernator al insulelor Sardinia, Corsica şi Sicilia. Din averea tatălui său, Sextus primea circa şaptesprezece milioane de drahme, împreună cu toate onorurile datorate familiei sale, de asemenea oamenii lui erau amnistiaţi şi reintegraţi în slujbele lor, în afară de cei care participaseră la asasinarea lui Cezar.

Poporul a primit cu multă bucurie tratatul. Cei din Neapole şi din Pozzuoli se aruncară în mare, înotând în întâmpinarea galerelor lui Sextus, pentru a-şi căuta rudele şi prietenii. „Unii dintre ei, scrie Dio Cassius, avură surpriza să găsească în viaţă rude îndepărtate şi prieteni şi fură cuprinşi de o bucurie fără seamăn. Alţii, întâlnind pe neaşteptate oameni pe care îi credeau morţi de mult, nu-şi credeau ochilor… şi bucuria, întrecând orice margini, umplea ochii de lacrimi”.

Tratatul de la Misenum stabilea un fel de triumvirat alcătuit din Octavian, Antonius şi Sextus Pompeius. Acesta din urmă însă, prost

sfătuit de către adjuncţii săi – mai interesaţi în activitatea pirateresc ă decât în consolidarea avantajelor obţinute la Misenum – profită de o încălcare neînsemnată a clauzelor tratatului de către Octavian şi începu să prade coastele Italiei, capturând din nou transporturile de cereale. Această nerespectare a libertăţii de navigaţie stabilită la Misenum îl făcu pe Octavian să treacă la contramăsuri drastice. Îl înlătură de la conducerea flotei pe Calvisius Sabinus, care se dovedise şovăitor, şi-l numi pe Agrippa comandant suprem.



Biremă romană.

Agrippa Vipsanius elaborase un nou tip de navă, cu bordul înălţat, prevăzută cu turnuri şi cu un blindaj menit s-o ocrotească de loviturile de berbec; de asemenea, ea avea un dispozitiv special de abordare a navelor duşmane, astfel încât să se ajungă la o luptă corp la corp, în care să poată fi valorificată superioritatea trupelor romane

regulate faţă de piraţi. Noile nave fură construite la Cuma, în peninsula Misenum; în câteva ciocniri mai mărunte, ele se dovediră superioare navelor piratereşti şi Agrippa hotărî să provoace o bătălie decisivă. Ea se desfăşură la 3 septembrie al anului 36 î.en., în largul coastei nordice a Siciliei, sfârşindu-se cu o înfrângere categorică a flotei piraţilor. Sextus Pompeius abia reuşi să scape fugind, cu cele şaptesprezece nave care-i rămăseseră, în Mediterana orientală.

Despre ultima perioadă a vieţii lui Sextus Pompeius, informaţiile sunt contradictorii. Nu este nici până astăzi lămurit de ce nu s-a aliat cu Antonius, în lupta acestuia împotriva lui Octavian. În anul 35 î.en., părăsit de prietenii vechi şi trădat de aliaţii mai noi, este ucis de asasini de profesie, care sperau să obţină astfel o recompensă. (Numai patru ani mai târziu, când Antonius şi Cleopatra suferiră greaua înfrângere de la Actium, avură toate motivele să regrete acest asasinat, de care probabil că nu erau complet străini…) Astfel sfârşi, la vârsta de patruzeci de ani. Cel pe care istoricii l-au poreclit pe bună dreptate „cel mai mare pirat al antichităţii”.

Sextus Pompilius – care „n-a fost destul de tâlhar ca să se poată mulţumi cu existenţa simplă a unui pirat oarecare” (L. Buhnau, op. cit.) – a dovedit în prima parte a activităţii sale multă prudenţă, conducându-se după vechiul dicton latin, pe care fabulistul Fedru (sclav eliberat de adversarul lui Sextus – împăratul August, fostul general Octavian) avea să-l formuleze admirabil:

Cautis pericula prodesse aliorum solent – „Celor prevăzători, primejdiile altora le sunt de folos”, sau, în traducere mai liberă, „cei prevăzători ştiu să înveţe din păţaniile altora”. Mai târziu, ros de ambiţii şi prost sfătuit, a încercat să refacă uriaşul imperiu de insule şi fâşii de coastă răpit tatălui său – încercare care i-a fost fatală deoarece nu avea mijlocele militare (de uscat) şi administrative necesare, de asemenea, fiindcă a avut adversari de talia lui Octavian şi Agrippa, aşadar, pe unul dintre cei mai mari generali şi pe unul dintre cei mai mari amirali ai antichităţii.

11.

AUR, FILDEŞ, MĂTASE ŞI SCLAVI

Activitatea pirateresacă a fost strâns legată, în tot decursul istoriei sale, de evoluţia construcţiilor navale şi a strategiei navale, pe de o parte, şi de evoluţia comerţului maritim, pe de altă parte. Ba mai mult, în anumite perioade istorice, ea a influenţat construcţiile navale şi tehnica luptelor pe mare, dându-le impuls: în schimb, uneori a reuşit să paralizeze complet comerţul maritim, provocând mari crize în regiuni întinse ale bazinului mediteranean.

Dezvoltarea construcţiilor navale a influenţat puternic mijloacele şi metodele piraţilor, deşi scopul principal rămânea întotdeauna acelaşi: jaful. Există deosebiri esenţiale între nava primitivă a perioadei homerice – un fel de plută

evoluată – şi nava rapidă a piratului Teopomp, din jurul anului 400 î.en., şi, iarăşi, diferenţe remarcabile între navele greceşti care au luptat la Salamina şi liburnele romane construite de Agrippa în anul 40 î.en., la Cuma. Piraţii au fost întotdeauna obligaţi să ţină pasul cu evoluţia construcţiilor navale, ba chiar să găsească idei noi în domeniul mijloacelor tehnice de navigaţie şi de luptă – de aceasta depindea succesul şi însăşi viaţa lor.

Construcţiile navale din lumea veche egeeană au marcat un progres evident faţă de cele din Egipt, prin folosirea lemnului. (Cele dintâi vase egiptene, destinate mai ales navigaţiei pe Nil, erau construite din împletituri de stuf şi papirus.) La început, trunchiul central al plutei este prelungit, adăugându-i-se în provă o grindă scurtă – un fel de etravă primitivă. Din grinzi traversale se construieşte un eşafodaj, o punte primitivă de circa un metru deasupra apei, care adăposteşte mai bine de valuri oamenii din echipaj şi încărcătura. Ceva mai târziu, trunchiul principal este prelungit şi la pupă, luând forma unei chile prevăzute cu etrava şi etambou.

Într-o nouă etapă, acestui mijloc de navigaţie, născut, treptat, prin succesive prefaceri, i s-au adăugat bordurile şi astfel el a devenit o adevărată navă. În prelungirea (acum mult ridicată deasupra valurilor) a fost uneori instalat un chip de animal cioplit din lemn – un cap de cal, de pasăre, de şarpe, de animal fabulos. Pupa a fost închisă cu o scândură aşezată

transversal, ambarcaţia a fost întărită cu coaste din ramuri, bordajul a fost înălţat cu câteva rânduri de scânduri fixate cu frânghii, parâme, curele, îmbinări prin cuie de lemn sau bronz. Apoi navele s-au dezvoltat în lăţime, au crescut în tonaj.

Apariţia galerei antice a dus la necesitatea amenajării bordului pentru a îngădui echipajului să vâslească, mai întâi în picioare, apoi pe bănci. Galerele erau mai uşor de manevrat şi nu depindeau în aceeaşi măsură de vântul favorabil; ele au dominat vreme de secole mările închise ale lumii. Galerele de luptă – inclusiv cele folosite de piraţi – erau mai lungi, uşor de manevrat, prevăzute la rostru cu un pinten pentru abordaj; cele comerciale erau mai ovale şi aveau în general pescajul mai mare. Vasele de război greceşti erau trierele – aşadar, activate prin trei rânduri de rame – la care vâsleau de obicei sclavi, dar uneori şi oameni liberi. Galera n-a desfiinţat pânzele, care erau folosite însă numai cu vântul din spate, dispozitivele şi sistemul de manevrare fiind încă destul de primitive.

Într-o lucrare deosebit de interesantă (Al. Retinschi: „Epopeea navelor”, Ed. Albatros, Bucureşti, 1972) se arată: „Potrivit tradiţiei, o penteră (sau probabil o pentaconteră) cartagineză a servit drept model pentru construirea navelor romane”, şi, mai departe” Romanii construiau… şi bireme şi trireme, care nu prezentau diferenţe sensibile faţă de tipurile echivalente folosite de greci (diere şi triere)”. „Apariţia «corbului» – un podeţ rabatabil, prevăzut cu o grindă terminată cu

un cioc de metal – a permis ca, în momentul apropierii de nava adversă, podeţul să fie coborât cu parâma, ciocul «corbului» implântându-se în flancul sau prova navei duşmane. Apoi… legionarii romani treceau pe acest podeţ protejaţi de scuturile lor”.

Aşadar, triera, principala navă a antichităţii romane, este moştenitoarea directă a triremei greceşti (mai târziu, galera romană se va deosebi de cea grecească şi feniciană prin faptul că va fi dotată cu un rostru submarin). O inovaţie hotărâtoare a constituit-o liburna, folosită pentru prima oară în luptele dintre flota romană de sub comanda lui Agrippa şi vasele piratereşti ale lui Sextus Pompeius. (După unele surse, Agrippa s-ar fi inspirat tocmai din forma şi din diversele dispozitive de manevrare şi abordare pe care vasele piratereşti le posedau mai de mult. În orice caz – fie că au fost construite mai întâi de piraţi, fie că au fost elaborate abia la Cuma în vederea luptei împotriva piraţilor – fapt este că piraţii şi-au avut rolul lor, foarte important, în elaborarea şi construirea primelor liburne, cele mai perfecţionate vase de luptă ale antichităţii.) Liburnele şi-au arătat pe deplin eficacitatea în marea bătălie navală de la Actium, unde flota romană comandată de Vipsanius Agrippa a distrus flota egipteană – întărită cu numeroase nave ciliciene şi piratereşti – aflată sub comanda lui Antonius.

În ceea ce priveşte orientarea în larg, navigatorii antici foloseau sisteme dintre cele mai

simple. E drept că învăţaţi ca Eratostene (în jurul anului 300 î.en.) şi Hiparc (în secolul ÎI î.en.) au studiat şi introdus unele metode de calcul al poziţiei astrelor, dar marea majoritate a navigatorilor nu ştiau nici măcar să scrie şi să citească – îndeletniciri rezervate pe atunci unei pături subţiri de preoţi, cărturari şi aristocraţi. Totuşi, ochiul cârmaciului se îndrepta adesea către cer, unde reuşea să desluşească unele semne: direcţia migraţiilor păsărilor şi a mişcării norilor mânaţi de anumite vânturi sezoniere. (Astrolabul planisferic al lui Ptolemeu va apărea mai târziu, în secolul ÎI e. N, iar primul european care va folosi busola va fi – după unele surse – Flavio Gioja din Amalfi, în anul 1301, deşi proprietăţile acului magnetic erau cunoscute de chinezi, etrusci, arabi, vikingi şi alţii.).

Faţă de toate acestea, realizările navigatorilor din antichitate sunt într-adevăr remarcabile. Ei străbăteau, ne spune Diodor din Sicilia, în douăzeci şi patru de zile drumul din Crimeea în Egipt, iar Pliniu cel Bătrân ne arată că Marea Roşie era străbătută în treizeci de zile, după care drumul până la primul port comercial al Indiei mai dura încă patruzeci de zile – bineînţeles dacă respectivul vas comercial nu întâlnea în drumul lui o navă piraterească…

Pirateria se împletea strâns cu comerţul. În unele perioade ea depindea complet de el şi nu este simplă întâmplare faptul că odată cu formarea marilor state antice, acestea s-au văzut obligate să treacă la construirea de flote destinate

îndeosebi combaterii piraţilor.

Care erau mărfurile transportate în mod obişnuit pe mare şi de unde proveneau ele? În perioada supremaţiei pe mare a atenienilor, Xenofon descrie astfel portul Pireu: „Toate bunătăţile din Sicilia, Italia, Egipt sau Libia, din Ţara Pontului (pe malul Mării Negre, în nord-estul Asiei Mici – H.M.) sau din Peloponez şi din orice colţ al lumii, toate s-au adunat într-un singur loc; datorită stăpânirii lor pe mare, atenienii sunt singurii greci care strâng bogăţiile ţinuturilor greceşti şi barbare”. Iar Hermippos, autor de comedii, ne spune: „… Ce de bunătăţi pentru oameni se aduc aici cu negrele corăbii. Din Cyrene – silphion (plantă din nordul Africii, folosită ca leac şi condiment – H.M.) şi piei de vită; din Helespont, scrumbii şi felurit peşte sărat; din Tesalia cereale şi coaste de boi;… Siracuzinii trimit porci şi brânză… iar din Egipt vin pânze pentru corăbii şi papirus; din Siria – smirnă; din minunata Cretă, lemn de chiparos… Libia aduce spre vânzare mult fildeş, iar Rodosul stafide şi smochine, dulci ca somnul. Din Eubeea sosesc pere, berbeci şi oi grase; sclavii ne vin din Frigia şi mercenari din Arcadia. Pagasa (port în Tesalia, unde a fost construită nava Argo – H.M.) furnizează sclavi şi stigmatizaţi făptuitori de rele. Ghindele lui Zeus şi migdalele lucioase sunt aduse de paflagonezi (din Asia Mică – H.M.) ca ofrande pentru ospeţe. Fenicia trimite roadele palmierilor şi o minunată făină de grâu, iar Cartagina – covoare şi perne colorate”.

Am ales anume perioada de dominaţie maritimă a Atenei, deoarece ea coincide cu o intensificare a schimburilor comerciale şi – ca o consecinţă logică – a activităţii piratereşti. De altfel, atunci când Roma începe să domine mările, amplificându-şi caracterul de metropolă economică, circulaţia mărfurilor se face din nou într-un sens aproape unic: Roma este centrul spre care se scurg atât produsele agricole şi meşteşugăreşti destinate omului de rând, cât şi articolele de lux destinate aristocraţiei, bogătaşilor şi potentaţilor politici.

„De pe drumurile Orientului îndepărtat soseau în porturile Mediteranei de răsărit caravane de la mii de kilometri încărcate cu ţesături fine, geme şi pietre preţioase pentru cei ce trăiau în lux şi plăceri. Căci pentru membrii clasei senatoriale şi a cavalerilor, precum şi pentru liberţii îmbogăţiţi de pe urma comerţului sau cămătăriei, luxul devenise o necesitate, iar gustul pentru produse exotice întrecuse orice măsură.

În ce priveşte mărfurile importate pentru satisfacerea nevoilor de toate zilele ale populaţiei… la procurarea lor contribuiau deopotrivă provinciile din vest şi cele din est. Ca materii prime soseau: în din Egipt şi din Africa, lână din Asia Mică şi Africa, piei brute din Iliria, Hispania, Galia şi Britania, metale brute din Hispania, Britania, Iliria, Dacia, Cipru, lemn din Africa şi Siria. Ca produse alimentare se aduceau: grâu din Sicilia, Africa şi Egipt, untdelemn din

Africa şi Hispania, vinuri naturale sau prelucrate din Galia, Dalmaţia, Asia Mică şi Siria, carne şi peşte sărat din Hispania, Galia, Britania, din Pont, din Bosforul Cimerian şi Egipt. Din toate părţile imperiului se aduceau la Roma şi în Italia produse meşteşugăreşti: stofe fine, brodate sau vopsite cu purpură sau ţesute cu fir de aur din Asia Mică, Siria şi Egipt; ceramică şi figurine de lut ars din Galia şi Asia Mică, vase şi tot felul de obiecte din sticlă din Siria şi Egipt…" (N. Lascu: „Cum trăiau romanii", Ed. Ştiinţifică, Bucureşti, 1965).

Evident că pentru navele piratereşti prezentau interes în primul rând articolele de lux destinate aristocraţiei romane: chihlimbarul adus de pe ţărmurile baltice, pietrele preţioase, mirodeniile, parfumurile, fildeşul, abanosul, perlele şi mătasea din ţările Orientului; deosebit de căutate erau transporturile ce porneau de pe coastele Africii, care cuprindeau pulbere de aur, fildeş, piei preţioase, sclavi. Pliniu cel Bătrân menţionează că pentru aceste mărfuri de lux se plăteau sume fabuloase populaţiilor din afara frontierelor imperiului: o sută de milioane de sesterţi anual.

În sfârşit, una dintre importantele surse de câştig ale piraţilor o constituiau prizonierii din clasele avute, pentru care se plăteau mari sume drept răscumpărare. Atât în Roma republicană, cât mai ales în cea imperială, călătoriile pe mare deveniseră o modă pentru membrii aristocraţiei şi pentru cei cu dare de mână; galerele începură să fie special amenajate în vederea acestor croaziere;

întâlnim acum şi primele elemente ale propagandei turistice. Astfel, „… pe lângă spaţii întinse pentru mărfuri, ofereau şi condiţii confortabile pentru călători; ele aveau cabine pentru locuit, unele chiar prevăzute cu baie, locuri adăpostite pentru plimbări, aranjate pe mai multe etaje, galerii închise în jurul pupei, săli mari pentru masă, săli de întruniri etc.

Proprietarii marilor vase de transport şi călători erau organizaţi într-un colegiu *(collegium navicularioru*m*);* ei aveau corăbii pentru mai multe linii de navigaţie, asigurând traficul cu diferitele porturi din Mediterana… itinerariile pe care le făceau cunoscute erau adeseori însoţite de adevărate afişe de propagandă turistică, în sensul că erau amintite frumuseţile artistice şi turistice ale regiunilor unde vasele făceau escală, ba chiar şi curiozităţile folcloristice pe care călătorii aveau posibilitatea să le viziteze. De asemenea, «prospectele» mai atrăgeau atenţia călătorilor şi asupra confortului pe care-l puneau la dispoziţie corăbiile lor, precum şi a preţurilor avantajoase; uneori se mai dădea asigurarea că vasele respective erau suficient de pregătite cu cele necesare şi pentru a face faţă unui eventual atac din partea piraţilor.

Primejdia piraţilor se adăuga adeseori la aceea a condiţiilor atmosferice adverse: mai ales erau expuse acestor primejdii corăbiile mari, deoarece ele ofereau perspective mai bune de pradă decât cele mici”. (N. Lascu, op. cit.).

După înfrângerea lui Sextus Pompeius, piraţii

n-au mai putut să exercite un control cât de cât eficace în apusul Mediteranei şi, în general, până în perioada marii crize a imperiului, comerţul şi călătoriile maritime s-au desfăşurat în condiţii de relativă siguranţă. Aceasta nu înseamnă câtuşi de puţin că apusul Mediteranei a fost definitiv scutit de activitatea atât de dăunătoare a navelor piratereşti; dimpotrivă, ea va renaşte cu deosebită virulenţă în evul mediu timpuriu şi vreme de aproape zece veacuri fără întrerupere („mileniul sarazinilor”) această regiune a Lumii Vechi va fi bântuită de cei mai cruzi piraţi pe care i-a cunoscut omenirea.

12.

PIRATERIA ŞI LITERATURA: „ACTHIOPIKA” LUI HELIODOR

Datele pe care le posedăm cu privire la activitatea piraterească din primele veacuri ale erei noastre sunt sărace şi fragmentare. Surse romane ne informează că, după înăbuşirea răscoalei iudeilor de către Titus, un număr important de răsculaţi s-au refugiat în vechile ascunzători ale piraţilor din răsăritul Mediteranei, punând în primejdie largul coastelor siriene şi egiptene. Alte surse ne aduc informaţii cu privire la o intensă activitate piraterească în largul coastei răsăritene a Africii, mai ales în Marea Roşie, pe unde trecea drumul maritim al mătăsii şi mirodeniilor.

Despre piraţii primelor veacuri ale erei noastre posedăm o interesantă mărturie din domeniul literaturii, anume, romanul „Acthiopika” al grecului Heliodor, scris în jurul anului 250 e. N (după alţii abia în veacul al IV-lea). Heliodor şi-a scris romanul în oraşul sirian Emesa (sau Hemesa), situat la gura râului Orontes, patria împăratului roman Heliogabal; locuitorii din Emesa (astăzi Hums sau Homs) făceau comerţ cu susan şi ulei de măsline, iar când condiţiile erau favorabile, mai organizau şi câte o expediţie piraterească, îndeletnicire care aici avea o veche tradiţie…

Se cuvine să ne ocupăm mai pe larg de „Acthiopika” – mai întâi fiindcă este primul roman în care pirateria şi piraţii joacă un rol primordial, apoi fiindcă ne aduce informaţii inedite cu privire la metodele piraţilor din veacurile III ŞI IV, perioadă pentru care, după cum arătam mai sus, avem date foarte puţine.

Acest roman de aventuri (care se numără printre primele opere de acest fel traduse în apusul Europei) are o intrigă complicată, cu numeroase peripeţii; subiectul este următorul (cf. Al. Piru: „Literatura română veche”, ed. A II-a E.P.L., Bucureşti, 1962): „Persia, soţia regelui Etiopiei Hydaspe, naşte o fiică albă. Temându-se ca soţul să nu cadă la bănuieli, o încredinţează unui servitor, Sosimitres, spre a o abandona, cu un colier de pietre preţioase, un inel şi o bandeletă la mână, în care se explicau motivele părăsirii. Haricles, bătrân preot al templului lui

Apollo din Delfi, călătorind în Egipt, se întâlneşte cu Sosimitres şi fiindcă pierduse o fiică, primeşte să crească el pe copila părăsită, acum în vârstă de 7 ani. Bătrânul dă numele de Haricleea fiicei sale adoptive şi aceasta este aleasă, după câţiva ani, preoteasă a Dianei, zeiţa castităţii. Într-o zi soseşte la Delfi o ceată de eneeni (locuitori ai oraşului Venea, port în Macedonia, lângă Tesalonic – H.M.) în frunte cu tesalianul Theagen, spre a aduce ofrande lui Neoptolem, fiul lui Achile, ucis de Oreste. Din prima clipă când Haricleea, înmânând lui Theagen facla spre a aprinde rugul cu o sută de tauri şi berbeci, îl priveşte în ochi, tinerii sunt cuprinşi de dragoste. Ei îşi mărturisesc dragostea cu ocazia jocurilor pytice (în cinstea lui Apollo, de la numele oraşului Pytho din Delfi, renumit prin oracolul lui Apollo – H.M.) şi se destăinuie şi lui Calasiris, un preot pribeag din Memfis. Calasiris pune la cale răpirea Haricleei şi fuga ei cu Theagen pe mare, lucru care se îndeplineşte fără greş. Tinerii se îmbarca pe o corabie şi poposesc la Zakint. Urmăriţi de piraţi, sunt atacaţi în apropiere de ţărmul Libiei şi făcuţi prizonieri. Corabia ancorează la gurile Nilului şi comandantul piraţilor se pregăteşte să se însoare cu Haricleea. Calasiris, care însoţea pe fugarii captivi, aţâţă vrajba între piraţi, îi împarte în două tabere şi dezlănţuie un măcel din care puţini rămân vii. În momentul când Theagen şi Haricleea se cred liberi, năvăleşte asupra lor altă ceată de piraţi… La rândul lor, piraţii sunt atacaţi de nişte corsari, care iau din nou captivi pe Theagen şi

Haricleea, îi duc în ţinutul Bucoliei şi-i dau în paza robului grec Chemon. Corsarii erau conduşi de Thyamis, fratele mai mare al preotului din Memfis, devenit corsar spre a-şi recâştiga drepturile uzurpate. Thyamis tocmai voia să se însoare cu Haricleea, când piraţii din împrejurimi, furioşi că tovarăşii lor fuseseră învinşi, dau năvală asupra corsarilor şi incendiază păpurişul din jurul lor. Thyamis cade prizonier, Theagen şi Haricleea sunt surprinşi de trupele guvernatorului persan al Egiptului şi aduşi la curte. Expediţia împotriva piraţilor fusese pusă la cale de neguţătorul grec Nafsicles, în casa căruia se adăpostise Cnemon. Tot aici venise, adus de Cnemon, şi Calasiris, întâlnit pe malul Nilului. Calasiris povesteşte întâmplările lui Theagen şi ale Haricleei şi arată că plecase din Memfis la Delfi pentru a împiedica o nenorocire, prevestită casei sale. Tocmai apare şi Nafsicles cu Haricleea, din nou despărţită de Theagen, captivul guvernatorului Oroondat. Calasiris obţine libertatea Haricleei şi merge cu ea la Memfis, unde găseşte pe fiul său Thyamis în luptă cu fratele mai mic, uzurpator. Bătrânul îi împacă, depunând coroana pe capul lui Thyamis şi peste noapte moare. Oroondat era în război cu etiopienii. Soţia lui, Arsachia, îndrăgostită de Theagen, îl ţine în lanţuri, dă ordin chiar ca logodnica lui, Haricleea, să fie arsă pe rug, dar nu-şi atinge scopul, pentru că soţul, aflând ce se petrece la palat, cere pe cei doi captivi. Pe drum, prizonierii cad în mâna unui trib nomad etiopian şi sunt aduşi în faţa regelui Hydaspe. Acesta

câştigase războiul cu Oroondat şi pregătea sacrificii în onoarea soarelui, lunii şi a lui Bachus. La cererea poporului, Theagen şi Haricleea sunt hărăziţi ca jertfe, dar tinereţea şi frumuseţea captivilor înduioşează pe rege şi pe regină. De altfel, Haricleea, luând cuvântul înaintea mulţimii, dezvăluie originea sa, dovedită cu ajutorul bandeletei, al colierului şi al inelului; marele preot al gymnosofiştilor (sectă filosofică originară din India – H.M.), Sosimitres, o recunoaşte, regina-mamă i se aruncă în braţe şi regele, ca şi mulţimea, renunţă la sacrificiu. Tinerii sunt conduşi la altar spre a se uni prin căsătorie, Theagen într-un car tras de cai, alături de Hydaspe, Haricleea într-un car tras de boi albi, alături de mama ei".

Textul de mai sus păstrează ortografia numelor proprii din traducerea românească alcătuită în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea de către „loghiotatul (titlu dat dascălilor greci în epoca fanariotă – H.M.) Kir Toma vei logofăt" traducere care se încheie astfel: „Sfârşit ca acesta au luat alcătuirea întâmplărilor celor ethiopiceşti a lui Theagen şi a Haricleei, care o au alcătuit un bărbat fenician emesinean, la neam din cei despre răsărit fiul lui Theodosie, Iliodor".

Aşadar, care erau metodele folosite în veacurile al treilea şi al patrulea de piraţii din răsăritul Mediteranei? Ele sunt deosebit de plastic ilustrate în următorul fragment (pe care îl redăm în traducere după textul – cel mai complet, se pare – alcătuit în 1838 de filologul german Christian Fr.

W. Jacobs din Gotha) şi din care se vede, între altele, că Heliodor din Emesa era foarte bine documentat în privinţa temei: „Deoarece începuseră acum să se işte vânturile de primăvară, navigam zi şi noapte, iar cârmaciul îndreptă corabia drept spre Libia; căci, spunea el, cu asemenea vânt favorabil este cu putinţă să tai marea de-a curmezişul, pe drum drept; tot aşa, că este neapărat nevoie să ajungem cât mai curând la ţărm, într-un port, deoarece în spate se arată o navă pe care o socoteşte că ar fi piraterească. De când am părăsit ţărmurile muntoase ale Cretei, spunea el, ţine drept în spatele nostru, de parcă am trage-o după noi cu funia.

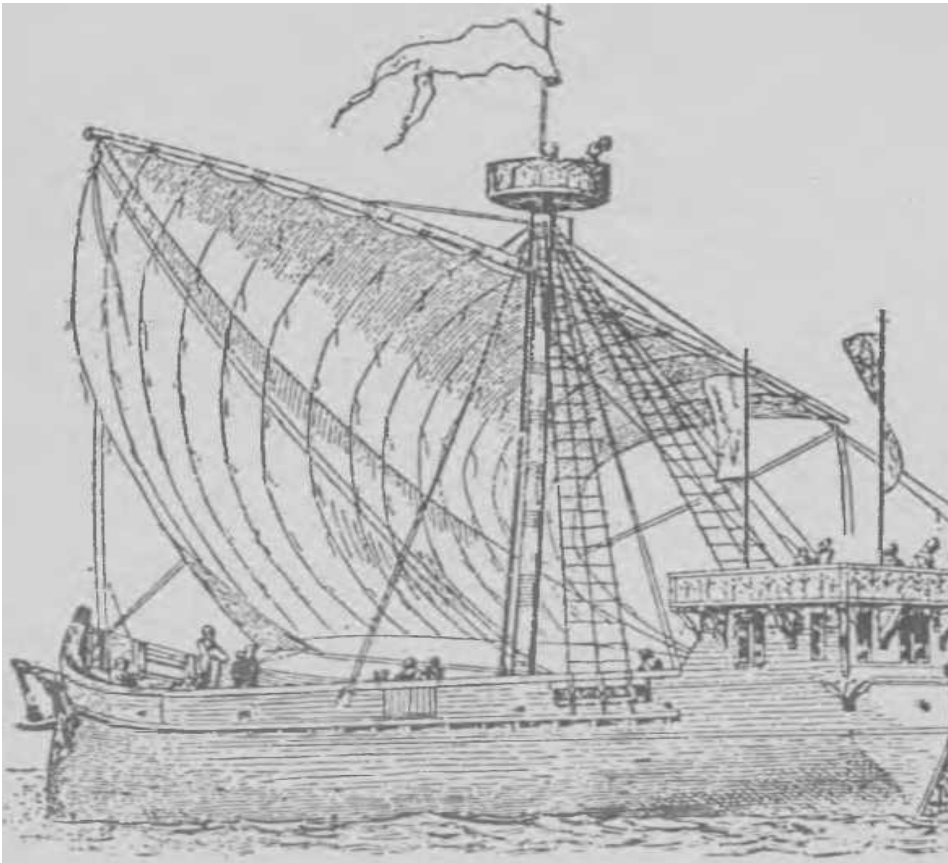
Aceste vorbe făcură asupra unora o asemenea impresie, încât cerură imediat ca echipajul să se înarmeze, ca să fie pregătit pentru apărare. Alţii luară lucrurile mult mai uşor. Fiindcă, spuneau ei, pe mare este un lucru obişnuit ca o corabie grea de transport să fie urmată de nave mai mici, care astfel profită de experienţa mai mare a celor pricepuţi.

În timp ce se desfăşura acest soi de discuţie, înclinând ba în favoarea unora, ba a altora, iată că sosi vremea când plugarul îşi sfârşeşte munca dejugându-şi boul de la plug şi tăria vântului slăbi şi curând nu mai fu decât o adiere moale, fără prea mare efect asupra pânzelor, ba până la urmă se opri de tot, de parcă ar fi apus împreună cu soarele, sau, pentru a fi mai aproape de realitate, de parcă s-ar fi aflat în slujba urmăritorilor noştri. Căci datorită faptului că nava noastră de transport

avea pânze mai bune, respectivul vas rămăsese cu mult în urmă. Dar când suflul vântului se opri şi vâslele intrară în funcţiune, nava mai uşoară fu în avantaj şi se dovedi mai iute şi aşa se face că se apropia fără încetare. Iar unul din cei ce se îmbarcaseră cu noi, strigă: Asta este! S-a zis cu noi! E un vas de piraţi!

Drept urmare, toată lumea de la bord începu să se agite, cu gălăgie mare, văicăreli şi alergând de colo până colo. Unii se adăpostiră în cala corăbiei, alţii se încurajau reciproc la luptă pe punte, iar câţiva voiră să sară în barca de salvare ca să scape cu fuga; până la urmă, fiecăruia nu-i mai rămase decât o singură cale, ca vrând-nevrând, să pună mâna pe orice ar putea servi ca armă pentru a se putea apăra…

Tâlharii se apropiau acum în linie dreaptă, dintr-o parte, şi era vădit că aveau de gând să pună stăpânire pe nava noastră fără vărsare de sânge, căci descriau mereu cercuri în jurul nostru şi ne ţineau astfel pe loc, de parcă ar fi voit să ne silească la capitulare printr-un asediu. Strigară către noi: Nefericiţilor, de ce sunteţi atât de smintiţi să ridicaţi armele împotriva unei forţe superioare şi să vă expuneţi astfel unei morţi sigure? Suntem încă dispuşi să ne purtăm faţă de voi cu blândeţe şi prietenie; vă îngăduim să vă urcaţi în barca de salvare şi să plecaţi unde veţi voi.



Vas mediteranean din Evul Mediu timpuriu.

Deoarece până acum situaţia se vădise oarecum lipsită de primejdie şi fără vărsare de sânge, echipajul nostru nu-şi pierdu curajul şi se împotrivi să dea urmare propunerii şi să părăsească nava. Pe urmă însă, când unul dintre cei mai îndrăzneţi tâlhari sări pe corabia noastră şi începu să doboare pe oricine îi apărea în cale, aşadar când deveni limpede că era o chestiune de viaţă şi de moarte şi când foarte curând tovarăşii săi îl urmară, atunci fenicienii îşi dădură seama că rezistenţa n-are niciun rost. Se aruncară în

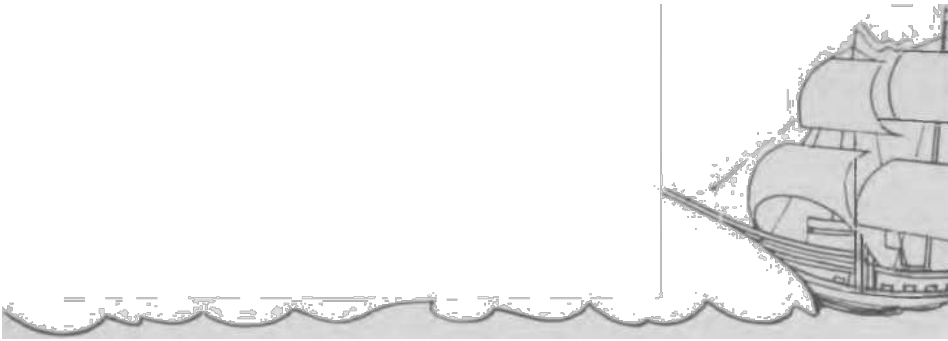
genunchi şi se rugară să fie cruţaţi, de asemenea făgăduiră să facă orice li se va cere.

Deşi în piraţi se şi treziseră instinctele de ucigaşi – căci vederea sângelui aţâţă cruzimea – totuşi, împotriva oricărei aşteptări, se stăpâniră, dând ascultare poruncii căpeteniei lor. Astfel luă naştere un fel de armistiţiu şi în locul încăierării înverşunate şi sângeroase se ivi o situaţie care doar sub nume fals putea fi desemnată ca un soi de pace, căci urmările ei erau mai rele decât lupta însăşi. Celor înfrânţi li se porunci să părăsească nava şi anume fără nimic altceva decât rufăria de corp; cine nu se va supune, va fi ucis pe loc. Dar, după cât se pare, pentru om viaţa este mai preţioasă decât orice. Prin urmare, când dispăru orice nădejde de a mai salva ceva din încărcătura bogată a vasului – alcătuită din aur, pietre preţioase, stofe scumpe şi vin de Etruria – fenicienii se grăbiră să dea urmare poruncii şi era vădit că astfel nu aveau nimic de pierdut, ci de câştigat. Fiecare voia s-o ia înaintea celorlalţi în barcă, fiecare încerca să se salveze cât mai iute cu putinţă…”

Fără îndoială că Heliodor a folosit în romanul său relatările unor călători sau marinari din Emesa, sau poate că a trăit chiar el o scenă ca aceea descrisă mai sus, care ne arată că metodele piraţilor din vremea lui nu se deosebeau prea mult de cele ale piraţilor din antichitatea clasică şi – după cum vom vedea mai departe – nici de cele ale piraţilor din Evul Mediu timpuriu.

„Acthiopika”, primul roman „cu piraţi” din

literatură, a cunoscut o mare răspândire nu numai în apusul Europei, ci şi la noi: Dimitrie Cantemir pomeneşte de el, iar Eminescu poseda un manuscris fragmentar din 1813. Romanul, care inaugurează genul erotic-picaresc, a fost imitat de Calderón, de Tasso şi de Cervantes (în „Persyles şi Sigismunda”) – acesta din urmă fiind în măsură să folosească din plin experienţa personală: în tinereţe, autorul nemuritorului „Don Quijotte” a fost vreme de câţiva ani prizonier al piraţilor sarazini…

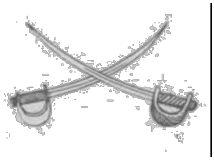


II.

PE MĂRILE CEŢOASE DE LA MIAZĂNOAPTE

A furor normannorum libera nos, Domine! Litanie bisericească din anul 850 en.

(„Şi mântuieşte-ne pe noi, Doamne, de mânia normanzilor”)



1.

HAMLET, NEFERICITUL PRINŢ AL... PIRAŢILOR

Vreme de milenii, popoarele din jurul Mediteranei erau convinse că se află în centrul lumii, mările nordice, neospitaliere, ceţoase, bântuite de furtuni erau socotite ca nefiind navigabile. Abia în jurul anului 322 î.en., geograful grec Pytheas din Massilia (Marsilia de astăzi), cu o navă echipată de negustori care căutau un drum nou, mai scurt, către insulele de unde venea cositorul, va întreprinde istorica sa călătorie dincolo de Coloanele lui Hercule, departe spre miazănoapte şi, ocolind insulele britanice, va ajunge în sud-vestul Norvegiei şi (probabil) în Helgoland. În cele câteva fragmente ce s-au păstrat din descrierea întocmită de Pytheas se vorbeşte de popoare nordice foarte pricepute în arta navigaţiei.

Dacă ni s-ar fi păstrat lucrarea lui Pytheas, poate că am fi aflat câte ceva şi despre activitatea

pirateresc̆ă a acestor navigatori nordici. Aşa, însă, suntem nevoiţi ca, în legătură cu tema pe care o tratăm, să folosim, deocamdată, unele texte mai târzii, relatând însă evenimente petrecute în primele decenii ale erei noastre. Printre aceste texte, unul dintre cele mai renumite este legenda lui Hamlet, „nefericitul prinţ al Danemarcei”, despre care unii cercetători mai noi sunt de părere că nu este o simplă legendă, ci relatarea romanţată a unor evenimente reale, petrecute în jurul anului 60 en.

Hamlet (Amleth, în ortografia lui Sakse, primul care a fixat pentru posteritate legendele nordice) era fiul regelui Orrendal. Acesta este ucis de fratele său, Fenge (Fengo), care se căsătoreşte apoi cu regina. Hamlet se preface nebun pentru a scăpa de soarta tatălui său. Trimis la curtea regelui Angliei, pentru a fi ucis acolo, se întoarce cu o armată în Danemarca, incendiază palatul regelui şi-l ucide pe Fenge. După o altă versiune, Hamlet pleacă în Britania, împreună cu un grup de tineri dornici de aventuri şi de pradă pentru a o sprijini pe regina Boadizea în lupta ei împotriva armatei romane de ocupaţie; în decursul unor expediţii piratereşti întreprinse în apele britanice şi asupra unor aşezări de coastă, prinţul danez se va dovedi atât de abil şi de temerar, încât echipajul îl alese conducător; împreună cu aceşti tovarăşi ai săi întru piraterie, Hamlet se întoarce şi-şi răzbună tatăl. În sfârşit, o variantă a acestei versiuni pretinde că, în drum spre Anglia, nava lui Hamlet este atacată de piraţi, care-l iau prizonier,

apoi îl aleg căpitan şi-l ajută să-şi ducă la bun sfârşit răzbunarea. (în nemuritoarea dramă a lui Shakespeare – actul IV, scena 6 – Horatio dă citire scrisorii în care Hamlet povesteşte: „… Eram abia de două zile în larg, când începu să ne urmărească o navă de piraţi bine înarmată. Cum înaintam destul de încet, vrând-nevrând a trebuit să ne arătăm vitejia. În încăierare, am sărit pe puntea lor… am rămas prizonier.

S-au purtat cu mine ca nişte tâlhari foarte de treabă. Ştiau ei ce fac. Le dau prilejul să încheie un târg bun…”).

Nu este aici locul să interpretăm fondul filosofic al străvechei legende, sau înalta semnificaţie umană pe care o reprezintă zbuciumul eroului shakespearian în căutarea adevărului – despre care criticii şi comentatorii au scris multe mii de pagini. Vom reţine doar că, în jurul anului 60 en. (după alţii, faptele istorice relatate de Sakse s-au petrecut cu trei veacuri şi jumătate mai târziu), pirateria se afla la mare cinste pe mările ceţoase de la miazănoapte şi că Hamlet n-a fost numai prinţ al Danemarcei, ci şi al… piraţilor, ceea ce nu este câtuşi de puţin un lucru de mirare, deoarece pirateria se număra printre îndeletnicirile principale ale vechilor locuitori ai Iutlandei.

De altfel, multe alte povestiri din *Historia Danica* a aceluiaşi Sakse, consemnate sub pseudonimul Saxo Grammaticus, relatează diverse expediţii de pradă cu caracter eminamente pirateresc; Saxo Grammaticus – copist

(„grămătic”) al episcopului de Lund – a fost pe bună dreptate caracterizat drept „un Herodot al Nordului”: în ciuda celor aproape şaptesprezece veacuri care-l despart de „părintele istoriei”, scrierile sale vădesc aceeaşi informaţie scrupuloasă, aceeaşi formă îngrijită. El ne aduce primele informaţii despre piraţii mărilor nordice, tot aşa cum Herodot (în cartea a cincea a monumentalei sale opere) ne aduce informaţii despre piraţii din Marea Mediterană şi originile pirateriei din această parte a lumii.

Cine erau aceşti navigatori temerari de pe mările neospitaliere ale Nordului? De unde veneau, cum trăiau, ce loc ocupa în viaţa lor pirateria? Trebuie spus de la bun început că modul lor de viaţă se deosebea sensibil de cel pe care ne-am obişnuit a-l vedea pe scenă – palatul Elseneur (Helsingor), pe fundalul căruia se desfăşoară drama lui Hamlet, aduce mai degrabă cu o reşedinţă princiară engleză din perioada elisabethană: Shakespeare n-a fost un om de ştiinţă, ci unul de artă, el reflecta evenimentele şi fenomenele prin prisma personalităţii sale creatoare.

Cele trei ramuri ale germanilor nordici s-au aşezat, în jurul erei noastre, în ţinuturile unde locuiesc şi azi: danezii în insulele baltice, pătrunzând mai târziu în Iutlanda, norvegienii pe coasta de apus a Scandinaviei şi suedezii în partea ei de răsărit; aşezându-se aici, ei au împins spre nord populaţia băştinaşă de laponi. Ţărmurile

acestea erau dificile pentru navigaţie: peninsula Scandinavia are numeroase fiorduri adesea ascunse de ceaţă, coasta de vest a Iutlandei e bântuită de puternici curenţi marini, iar cea de răsărit are ape puţin adânci şi stânci înşelătoare. Şi totuşi, aici s-au dezvoltat cei mai îndemânatici marinari pe care i-a cunoscut, vreme de un mileniu, istoria: vikingii.

Vechii locuitori de pe aceste meleaguri arătau ca şi cei de astăzi: de statură înaltă, viguroşi, cu ochi albaştri şi păr blond, uneori roşcat. Oameni dârji, îndrăzneţi, călţi în lupta cu natura aspră. Purtau bărbi şi plete lungi; peste veşmintele de in sau de lână aveau mantale şi glugi din blănuri de animale (vulpi, dihori, jderi). La început, ocupaţiile lor principale erau creşterea vitelor, vânătoarea şi pescuitul. Odată cu creşterea populaţiei, ele s-au dovedit neîndestulătoare, mai ales că pământul era sărac şi nu îngăduia practicarea agriculturii decât în foarte mică măsură. Aşa au luat naştere expediţiile de pradă care, cu vremea, au ajuns să ocupe primul loc în viaţa acestor oameni ai Nordului.

În primele veacuri ale erei noastre, o caracteristică a comunităţilor nordice era democraţia militară: puterea şefului de trib era îngrădită, forul suprem fiind adunarea poporului *(thing)* care hotăra în chestiunile importante. Din ea făceau parte toţi bărbaţii născuţi liberi, care veneau la dezbateri înarmaţi şi-şi manifestau aprobarea izbindu-şi cu zgomot scuturile, iar

dezaprobarea prin murmure îndelungate. (Despre aceste rânduieli tradiţionale relatează amănunţit istoricul roman Tacit, în „Obiceiurile germanilor”, lucrare întocmită în jurul anului 100 en.) Interesant este faptul că vechea societate nordică nu cunoştea dările şi impozitele permanente – şeful de trib primea doar unele daruri oferite de bunăvoie. Dar atunci când vreun membru al comunităţii ucidea un om liber, toţi erau obligaţi să plătească o amendă care reprezenta preţul sângelui *(wergeld);* cum niciun om nu era socotit mai presus de ceilalţi – fie prin naştere, fie prin avere – fiecare fiind preţuit după vrednicia şi vitejia sa în luptă, wergeldul era acelaşi, indiferent dacă era vorba de un nobil sau de un om de rând. Abia mai târziu, după închegarea primelor formaţiuni statale (secolele VIII-IX) s-a ajuns la diferenţieri destul de importante.

Oameni aspri, ca natura aspră în mijlocul căreia trăiau, normanzii aveau despre lume o concepţie fatalistă – cu totul deosebită, însă, de doctrinele fataliste orientale, care predică pasivitatea şi contemplaţia; în cântecele barzilor nordici se găsesc versuri ca acestea: „Ia-ţi armele, fiul meu, şi aruncă-te în vălmăşagul luptei. Cel nobil nu trebuie să se gândească decât cum să mânuiască spada şi cum să despice valurile cu nava lui”. După credinţa lor, cei care îşi găseau moartea pe câmpul de luptă cu arma în mână aveau parte veşnic de bucuriile Walhallei, măreţul palat al lui Odin, în care veselia şi petrecerea se stingeau odată cu căderea nopţii şi reînviau cu

fiecare răsărit de soare. Lupul fioros care păzea cele cinci sute patruzeci de porţi ale Walhallei nu îngăduia decât celor curajoşi şi temerari să intre.

Trupurile celor morţi erau fie arse pe rug, fie îngropate în morminte săpate în formă de navă, astfel încât cei decedaţi să se simtă în cadrul obişnuit din timpul vieţii. Legendele nordice menţionează numele unor războinici bătrâni care, negăsindu-şi moartea pe câmpul de luptă, se sinucideau: după un ultim ospăţ, în care petrecea împreună cu familia şi prietenii, cel hotărât să se despartă de viaţă se arunca din înaltul stâncilor în mare. Căpeteniile şi oamenii de vază erau aşezaţi pe o navă de luptă încărcată cu arme, podoabe, veşminte şi blănuri scumpe, căreia la apusul soarelui i se dădea foc. În perioada timpurie, „înmormântarea" era însoţită şi de jertfe umane; în timp ce victimele erau înjunghiate, cei din jur izbeau cu zgomot scuturile acoperind strigătele de durere.

Alteori, nava funerară, încărcată cu daruri, era dezlegată şi, cu vela purpurie umflată de vânt, era lăsată în voia valurilor; de pe ţărm, oamenii o urmăreau până se pierdea în zare.

Nava juca un rol de cea mai mare însemnătate în viaţa normanzilor. Ea era nu numai un mijloc de transport, o unealtă de pescuit şi o armă de luptă, ci elementul central al vieţii sociale. Bărbaţii care se asociau şi, îmbarcaţi pe una dintre „navele lungi" ale vikingilor, plecau într-o expediţie de pradă, formau o comunitate sudată, de cele mai multe ori legată şi prin relaţii

de rudenie. „Când o sută de asemenea vase navigau în formaţie, formau o sută de comunităţi mici autohtone… care numai în cazul unor expediţii de mari proporţii alegeau un şef care să le conducă în luptă. Fiecare navă acţiona pe cont propriu, ceea ce constituie o dovadă dintre cele mai limpezi că, în prima lor fază cel puţin, expediţiile vikingilor se desfăşurau sub semnul pirateriei: (L. Buhnau în op. cit.).

Aceşti piraţi de la miazănoapte au semănat groaza în toată Europa şi, cu navele lor lungi, au descoperit Islanda şi Groenlanda, iar câţiva dintre ei, în frunte cu Leif, fiul lui Erik cel Roşu, au ajuns până în America; performanţă pe care Columb n-o va realiza decât cu aproape o jumătate de mileniu mai târziu.

2.

STRANDHUG: „PE UNDE TREC NORMANZII, NICI LĂTRAT DE CÂINE NU SE MAI AUDE”.

Pentru călătoriile lor adesea îndelungate, navele normanzilor trebuiau să fie solide, apte de a înfrunta mările neliniştite ale Nordului, iar succesul expediţiilor piratereşti depindea de iuţeala acestor nave, de uşurinţa lor în manevrare. Oamenii Nordului au realizat o astfel de navă care constituie o revoluţie în tehnica construcţiilor navale ale vremii: drakkarul.

Săpăturile arheologice au scos la iveală

câteva drakkare bine păstrate, astfel că astăzi suntem în măsură să cunoaştem tehnica lor de construcţie şi să înţelegem cum au putut echipajele lor obţine performanţe uimitoare pentru acea vreme. În mlaştina de la Nydam (în Norvegia) a fost găsită o navă – datând (probabil) din jurul anului 350 en. – din lemn de stejar, lungă de douăzeci şi patru de metri şi lată de trei metri şi jumătate. Ea nu folosea pânze şi nu avea punte – băncile vâslaşilor erau mobile, iar vâslele erau aşezate în nişte furci. Mobilitatea băncilor (inovaţie de cea mai mare însemnătate!) reducea mult efortul pe care-l depuneau vâslaşii, iar furcile în care se sprijineau vâslele contribuiau la creşterea vitezei şi uşurau operaţiile de manevrare. Era limpede că pentru expediţiile piratereşti ale normanzilor aceste înnoiri în domeniul construcţiilor navale au fost de cea mai mare importanţă, de iuţeala şi maniabilitatea navei depinzând însuşi succesul unor asemenea expediţii.

Alte descoperiri au arătat că normanzii au cunoscut şi folosit de timpuriu puterea vântului. În vremurile mai îndepărtate, pentru a cruţa vâslaşii de oboseală şi a spori iuţeala navelor, îşi legau de catarge mantiile colorate; mai târziu foloseau pânzele în mod obişnuit, iar ca o amintire a acelui vechi obicei ele erau vopsite în culori vii.

O navă normandă cu pânze a fost descoperită la Gokstad (tot în Norvegia). Asemănătoare cu cea de la Nydam – deşi cu cinci veacuri mai „bătrână” – are o construcţie simplă, şi n-ar fi prezentat prea

mare importanţă dacă n-ar fi fost, în anul 1893, obiectul unei interesante experienţe: după modelul ei s-a construit nava „Viking”, cu care câţiva navigatori au pornit la drum şi au ajuns în America, dovedind astfel că asemenea performanţă este posibilă şi că vechile legende normande (sagas) sunt ţesute în gherghef de adevăr.

O altă navă, cam din aceeaşi perioadă cu cea de la Gokstad, s-a descoperit la Oseberg, în fiordul Oslo. Ea aparţinuse, probabil, unei căpetenii, după cum o dovedesc podoabele şi obiectele de preţ găsite în ea. Într-o asemenea navă încăpeau şaptezeci şi chiar optzeci de oameni; pe mare se asigura astfel schimbul vâslaşilor, iar la capătul drumului ceata mai numeroasă de războinici era în măsură să asigure succesul expediţiei.

Navele vikingilor aveau prora proeminentă şi fundul ascuţit, erau rezistente şi spintecau cu iuţeală valurile; de obicei, aveau un catarg, uneori două, foarte rar trei catarge. La capete aveau sculptate figuri de animale fantastice ori păsări de pradă cu aripile întinse – de multe ori un balaur (de unde şi numele de *drakkar* – în germană *Drache*: zmeu, balaur – de etimologie incertă poate după latinescul *draco).* Pe mare, scuturile grele de metal strălucitor erau aşezate în şir de-a lungul marginilor navei, iar uneori, mai ales când era vorba de vreo căpetenie, în navă era ridicat câte un cort bogat împodobit.

În tot timpul cât se desfăşura expediţia, toţi războinicii trebuiau să asculte orbeşte de

căpetenie: şefii erau aleşi dintre cei mai viteji luptători, care mai târziu au dat naştere nobilimii gentilice; ei trebuiau să cunoască semnele scrierii (runele), deoarece cine pătrundea înţelesul inscripţiilor misterioase gravate pe mânerele armelor îşi ducea tovarăşii la biruinţă, iar cel ce le înţelegea pe cele cioplite în lemnul navelor îi ferea de primejdii. Totuşi, odată expediţia sfârşită, şefii redeveneau asemenea celorlalţi războinici; pentru a sărbători victoria, toţi participanţii se aşezau în cerc, iar cornul plin cu bere trecea din mână în mână, în semn că sunt cu toţii egali.

Problema orientării pe mare a normanzilor a fost multă vreme obiectul unor controverse. Unii istorici (îndeosebi cei care, sub influenţa ideologiei fasciste, făceau apologia superiorităţii rasei germane) au emis teoria că ar fi fost dotaţi cu calităţi excepţionale şi că, asemenea păsărilor migratoare, aveau un instinct de orientare care nu dădea greş şi îi călăuzea pe întinderile nesfârşite ale oceanului. Alţii sunt de părere că vikingii ar fi cunoscut proprietăţile acului magnetic. Sigur este numai că nu cunoşteau Steaua Polară, dar se orientau după o stea dublă din constelaţia Girafa – situată între Ursa Mare şi Perseu – menţionată în vechile lor cântece sub numele Tyr, pe care o socoteau ca fiind ochiul luminos al unei divinităţi protectoare a navigatorilor; în cinstea ei aduceau jertfe, iar când navele se desprindeau de ţărm intonau imnul:

Tyr e credincioasă celor de pe mare.

Însoţindu-i pe căile mişcătoare.
Ea veghea nu şi-o curmă nicicând.
Negurile nopţii destrămând.

În zilele senine, vikingii se orientau cu ajutorul unui instrument simplu – un cadran prevăzut cu o vergea de o anumită lungime, care-şi arunca umbra pe o scândură orizontală, ajutând astfel la stabilirea aproximativă a direcţiei navei.

Ca şi vechii navigatori din Mediterana, normanzii cunoşteau direcţia vânturilor şi a curenţilor marini, de asemenea, direcţia migraţiei păsărilor călătoare. Aveau şi reguli de navigaţie, ce se transmiteau din generaţie în generaţie; la vârsta bărbăţiei, băieţii erau iniţiaţi deopotrivă în meşteşugul armelor ca şi în cel al navigaţiei.

Dacă navele lor şi priceperea în arta navigaţiei i-au dus pe vikingi pe toate ţărmurile Lumii Vechi şi i-au ajutat să descopere Lumea Nouă, metodele lor de luptă pe uscat a făcut din ei cei mai primejdioşi jefuitori ai vremii. Tactica lor principală consta în atacul prin surprindere, iar acolo unde aveau posibilitatea, luau caii din localităţile de coastă prădate şi în rapide raiduri de cavalerie pătrundeau în interiorul regiunilor pentru a le jefui.

Caracteristică mentalităţii vikingilor este următoarea întâmplare, relatată de unul dintre vechii poeţi nordici (scalzi), anume Egill Skallagrimson. Pornind împreună cu alţi vikingi să prade ţărmul german (după cum se vede, printre îndeletnicirile poetului nostru se număra şi

mânuirea armelor, nu numai a penei…) nava lor a fost surprinsă în larg de numeroase bărci de pescari. Inferiori numericeşte, vikingii fură învinşi, legaţi zdravăn, apoi duşi într-un sat pescăresc de coastă. Bucuria locuitorilor era mare: pe lângă nava vikingilor pe care o capturaseră, aveau şi prilejul să se răzbune pe piraţii care le pustiiseră de câteva ori satul, în aşteptarea zorilor, când normanzii urmau să-şi primească pedeapsa, ei fură închişi în hambarul celei mai de vază gospodării din sat; aici, unul dintre ei izbuti să-şi roadă funiile cu dinţii, apoi îi dezlegă şi pe ceilalţi; înainte de a se îndrepta spre ţărm, luară din hambar şi din grajd tot ce le căzu în mână: grâu, vite, unelte. Se urcară în linişte pe nava lor şi, punând mâna pe vâsle, se pregătiră să ia drumul către patrie. Atunci Egill le vorbi aşa: „Ceea ce am făptuit noi nu este vrednic de un luptător. Fiindcă am furat pe ascuns ca nişte laşi. Să mergem să spunem acelui om ce anume am luat de la dânsul şi, dacă va fi nevoie, să ne batem”.

Niciunul dintre cei doisprezece vikingi n-a voit să se întoarcă, dar – cum Egill ţinea morţiş s-o facă – se hotărâră să-l aştepte la ţărm. Poetul-pirat se duse la casa omului păgubit şi cum toţi cei dinăuntru dormeau, îşi anunţă sosirea… incendiind acoperişul casei. Când focul cuprinse pereţii de lemn, oamenii îngroziţi dădură să iasă; vikingul, care stătea în faţa uşii, îi ucise până la unul. Apoi se întoarse la tovarăşii săi cu conştiinţa împăcată: „Fiindcă, zicea el, am înfruntat duşmanul în faţă şi l-am lovit cu curaj…”

Numai omorul ascuns era socotit un păcat care nu se putea spăla decât tot prin sânge: atât ucigaşul, cât şi cel ce tăinuia un omor, erau ucişi la rândul lor. Omorul făptuit pe faţă nu era în ochii lor o crimă; el putea fi răscumpărat prin bani, iar amenda, o dată plătită, făptaşul era absolvit de orice vină.

În perioada medievală timpurie, vikingii atacau cu predilecţie castelele şi mănăstirile, deoarece acestea adăposteau adesea obiecte de cult şi veşminte preţioase şi aveau hambarele pline. Iată cum descrie un autor mai nou un asemenea atac:

„Se stingeau sub geana depărtării cele din urmă raze de soare. Printre colinele din acea parte a ţărmului frizon (în nordul Olandei de astăzi – H. M), alerga o cărare îngustă, aci ascunzându-se, aci apărând din nou ca într-o joacă, trecând fără să se oprească pe lângă poarta unei mănăstiri ce străjuia o margine de pădure. Zidurile împrejmuitoare, înalte şi cenuşii, vegheau mohorâte la liniştea lăcaşului din care, spre lumea din afară, răzbătea doar un dangăt tremurat de clopot.

Se primise în ziua aceea ştirea apropierii unei flote de piraţi normanzi. Vestea trecuse ca un vânt de groază de-a lungul ţărmului şi, până la căderea nopţii, cătunele de pescari risipite pe coastă, mănăstirea şi cele câteva case răzleţe, pitite printre coline, rămaseră cu totul pustii. Sub lumina palidă a lunii, întreg cuprinsul părea încremenit.

Şi, deodată, în liniştea adâncă, se auzi un sunet de corn, stârnind un prelung ecou pe ape. O barcă uriaşă, închipuind prin forma ei făptura unui animal fantastic, se opri lângă ţărm, iar la chemarea repetată a cornului alte trei i se alăturară. Iscusiţii vâslaşi, care ştiuseră să se ferească de stâncile ascunse sub apă, coborâră într-o clipă pe uscat şi, cu disciplina unor adevăraţi războinici, se rânduiră în cete, risipindu-se apoi în interiorul ţinutului după pradă. În zori, se adunară din nou, încărcară în bărci lucrurile jefuite şi se îndreptară spre nord intonând cântecul bucuriei sălbatice a izbânzii.

Pe ţărmul rămas în urmă nu se vedea nici ţipenie de om; numai cărarea alerga printre colinele încremenite, ca şi cum ar fi alungat-o jalea şi pustiul.

Acesta era «secerişul de vară» al normanzilor. De cum se iveau primele semne ale primăverii, bărcile lor se abăteau ca norii de lăcuste asupra ţărmurilor mai bogate din apusul Europei. Piraţii Nordului adunau fără trudă roadele holdelor, furau vitele şi tot ce le putea fi de folos, ucideau locuitorii ori îi aduceau în robie. Prădau bucuros bisericile şi mănăstirile, atât din ură împotriva creştinismului, cât şi pentru odoarele preţioase care împodobeau aceste lăcaşuri. «Am oficiat aici slujba lăncilor – ziceau ei după ce jefuiau câte o mănăstire – şi ea a ţinut din zori până în noapte».

Apariţia lor stârnea pretutindeni o îndreptăţită groază şi nimeni nu le putea sta

împotrivă. Atacau castelele întărite ale nobililor, pustiau satele, nu-i opreau nici zidurile oraşelor, nu-i înduplecau rugăminţile, nici nu cunoşteau mila…”

Mica expediţie piraterească îndreptată împotriva vreunei aşezări de coastă se numea *strandhug:* apariţia bruscă, debarcarea, măcelărirea populaţiei, încărcarea drakkarului cu provizii şi alte bunuri jefuite, apoi incendierea aşezării şi îmbarcarea; totul nu ţinea decât câteva ceasuri, cel mult o zi, astfel încât seniorul sau autorităţile locale nu aveau timp să strângă o armată pentru a apăra aşezarea respectivă, ba de multe ori aflau de atac după ce piraţii erau departe.

Strandhugul era o expediţie piraterească de mică amploare, ea se efectua cu câteva nave, uneori cu un singur drakkar. Normanzii au organizat însă şi numeroase expediţii militare ample asupra apusului Europei, în cadrul cărora foloseau câmpurile de luptă întărite – cu şanţuri sau cu împletituri cu nuiele – care stăvileau atacurile cavaleriei duşmane. La asediile castelelor sau cetăţilor foloseau maşini de asediu – berbeci şi turnuri de lemn – aşezate sub ziduri, precum şi dispozitive pentru escaladare. Urcau cu navele lor cursul fluviilor, pustiind fără alegere sate şi oraşe, iar acolo unde drumul pe ape se întrerupea, îşi purtau vasele pe uscat. Disciplina era aspră: câtă vreme dura expediţia, şeful ales avea puteri depline, el putea să pronunţe chiar pedeapsa cu moartea.

În atacurile efectuate în largul mării, îndrăzneala lor nu cunoştea margini. Ei nu adaptau navelor dispozitive speciale pentru abordaj şi luptă – care într-o oarecare măsură ar fi dus la reducerea vitezei şi la îngreunarea manevrelor – ci le înlocuiau printr-o temeritate de-a dreptul nebunească. Într-o veche legendă din insulele Orkney despre vestitul jarl (comite, şef al unei expediţii piratereşti) Rognvald se povesteşte:

„Într-o dimineaţă, iată că începe să se ridice ceaţa; bărbaţii se sculară, priviră împrejur şi zăriră două insule; şi când priviră a doua oară către insule, iată că una dintre ele dispăruse. Îi spuseră asta jarlului. Acesta luă cuvântul: «S-ar putea să nu fi fost insule; poate că au fost nave din cele pe care oamenii din această parte a lumii le numesc dromund» (de la dromon, galeră de război din Evul Mediu timpuriu, cu două catarge şi optzeci de vâsle – H. M)… Şi când ajunseră lângă dromund, bordul lui era atât de înalt, încât nu ajungeau cu armele lor până la el. Iar cei de acolo, de sus, turnau peste ei pucioasă aprinsă şi smoală clocotită… Atunci jarlul Rognvald le strigă oamenilor să-i să-şi ia securile şi să spargă pereţii care formau bordul dromundului… Şi după ce făcură spărturi destul de mari ca să poată pătrunde în dromund, începură să se caţere… Văzură că pe dromund se afla un bărbat care era mai înalt şi mai arătos decât ceilalţi: normanzii erau convinşi că el trebuie să fie căpetenia. Jarlul Rognvald le strigă să nu-şi îndrepte armele împotriva lui; atunci ei îşi făcură loc cu scuturile

până la el şi astfel fu luat prizonier. Dar pe toţi ceilalţi îi uciseră şi luară pradă multă şi preţioasă. După ce sfârşiră cu munca aceasta grea, se aşezară şi se odihniră”.

Cele câteva fraze de mai sus rezumă cum nu se poate mai pregnant spiritul care anima pe aceşti temuţi piraţi ai Nordului: adversarul era atacat chiar dacă nava lui pare a avea mărimea unei insule; bordul drakkarului nu trebuia înălţat, mai degrabă înfruntă pucioasă şi smoală clocotită decât să îngreuneze navele şi să le reducă viteza. În sfârşit, după ce toţi cei de pe vasul atacat au fost măcelăriţi, se aşezară liniştiţi, cu conştiinţa împăcată de a fi făcut o treabă bună.

Pentru viaţa economică şi socială a numeroase regiuni, expediţiile piratereşti ale normanzilor au însemnat un dezastru: pe coastele Belgiei şi Olandei de astăzi – înfloritoare în primele veacuri ale erei noastre – în urma jafurilor normande a dispărut pentru vreme îndelungată şi populaţia; aceste ţinuturi nu s-au mai ridicat decât târziu, către începuturile epocii moderne. Pe bună dreptate spuneau contemporanii că „pe unde trec normanzii, nici lătrat de câine nu se mai aude”.

3.

CÂRMACIUL FLAMAND CARAUSIUS: UN PIRAT APĂRĂ ANGLIA DE PIRAŢI

Ţărmurile Angliei, relativ apropiate de fiordurile Scandinaviei şi de golfurile Iutlandei, au

constituit de la început o ţintă a atacurilor piratereşti normande. Câtă vreme în Anglia (numită pe atunci Britannia) se mai aflau trupe de ocupaţie romane, aceste atacuri nu erau prea eficace. E drept că romanii nu erau nici pe departe navigatori atât de pricepuţi ca vikingii, dar în tehnica luptei pe uscat erau adversari redutabili. Începând cu al treilea veac al erei noastre, Roma a înfiinţat şi o flotă de război care supraveghea Canalul Mânecii, având ca misiune exclusivă apărarea coastelor Britanniei şi Galliei împotriva piraţilor normanzi.

Deşi informaţiile cu privire la acele vremuri îndepărtate sunt destul de sărace, totuşi un nume, vestit pe atunci, s-a păstrat până în zilele noastre: Carausius (în latină – *carus:* scump, iubit şi *ausum*: acţiune îndrăzneaţă; aşadar: „cel ce iubeşte viaţa aventuroasă”) Marcus Aurelius Carausius era ceea ce astăzi se numeşte un Prim Lord al Amiralităţii (numai că pe vremea aceea amiralitatea britanică nu exista încă…). Se născuse într-un mic sat de pe coasta flamandă, învăţând de timpuriu meşteşugul navigaţiei. Câtva timp a servit de cârmaci pe galerele romane, sub numele său adevărat, Wagner, apoi a intrat în flota romană, unde a căpătat educaţia militară obişnuită. Când acţiunile piratereşti îndreptate împotriva coastelor britanice căpătară amploare, producând mari pagube administraţiei imperiale, lui Wagner i s-a dat comanda unei galere cu cincizeci de vâsle şi o sută de arcaşi, cu care începu vânătoarea de piraţi. Datorită succeselor

pe care le obţinu, faima lui crescu şi împreună cu ea crescu şi încrederea administraţiei romane în aptitudinile sale. Wagner Cârmaciul deveni Marcus Aurelius Carausius, unul dintre cei mai vestiţi comandanţi ai flotei imperiale romane.

Întocmai ca şi alţi celebri vânători de piraţi dinaintea lui, Carausius îşi recruta echipajele dintre localnici şi chiar dintre foştii piraţi. Pe când asista la execuţia unor piraţi capturaţi cu prilejul unui raid, îşi dăduse seama că între echipajul navei piratereşti şi cel al galerei romane de sub comanda lui, deosebirea e destul de mică… Cum căpătase unele deprinderi costisitoare şi solda pe care o primea de la Roma nu era prea mare, Carausius hotărî să cadă la învoială cu piraţii: în schimbul protecţiei şi al informaţiilor privind ruta galerelor de transport romane, o parte din pradă urma să-i revină.

Dar foarte curând (suntem în ultimii ani ai veacului al treilea, sub domnia împăratului Diocleţian), administraţia imperială află despre această trădare şi-l condamnă – în contumacie – la moarte. În drum spre Boulogne, Carausius este înştiinţat de un pescar de hotărârea Romei şi atunci face cale-ntoarsă acostând pe ţărmul britanic. Faima şi personalitatea sa puternică adună în jurul lui numeroşi partizani – după unele surse, toată garnizoana romană din Essex ar fi trecut de partea lui. Vreme de şapte ani, Carausius a domnit ca un fel de rege britanic al piraţilor, a construit o flotă puternică şi a înarmat-o, învingând pe cea romană trimisă împotriva lui.

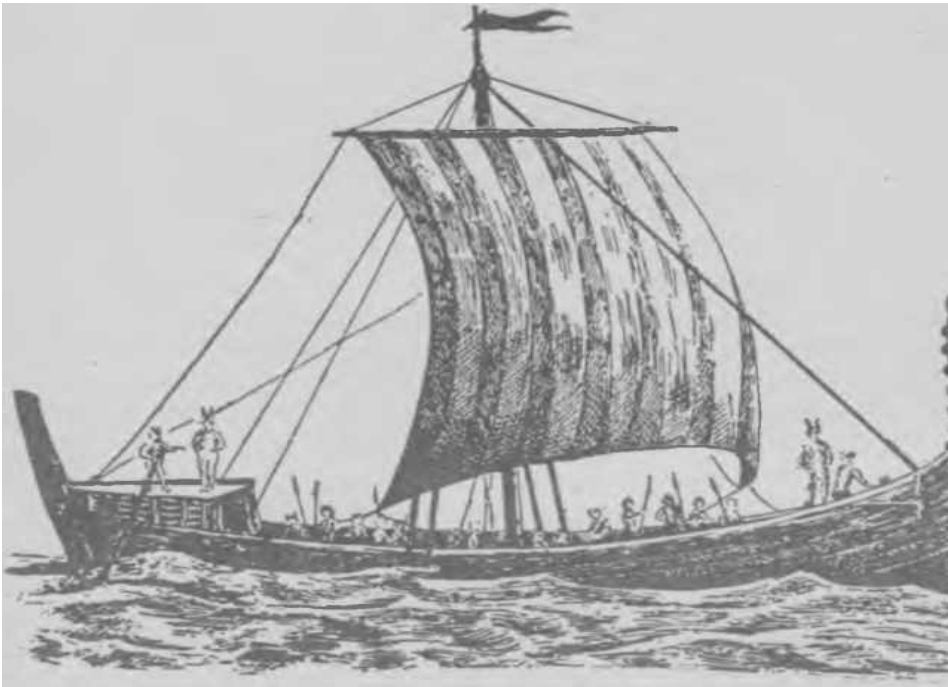
Stăpân absolut asupra Britanniei, Carausius începu să ducă viaţa luxoasă a unui împărat roman – când fu asasinat de comandantul gărzii sale personale: un sfârşit care, pentru un împărat roman, nu are nimic neobişnuit, după cum ne arată istoria…

Câtă vreme apărarea Britanniei s-a aflat în mâinile lui Carausius, atacurile piratereşti împotriva coastelor ei au slăbit mult în amploare. Carausius construise şosele bune (după modelul roman), aşezase garnizoane în anumite puncte strategice, elaborase un sistem de semnalizare prin focuri şi coloane de fum. După moartea lui, administraţia romană a menţinut şi întărit aceste măsuri, înfiinţând chiar demnitatea de *Comes litoris Saxonici* („Comite al coastei saxone”).

După decăderea puterii romane în Britannia şi până la retragerea trupelor de ocupaţie (410 en.), atacurile piratereşti s-au înmulţit treptat. „Administraţia romană – arată istoricul englez George M. Trevelyan – se prăbuşise complet, în locul comandanţilor militari, insula era apărată de misionari creştini cu spirit realist, ca sfântul Germanus”. Este perioada când obiectivele principale ale expediţiilor piratereşti sunt mănăstirile şi bisericile ridicate pe coastele Angliei şi Irlandei – mai întâi fiindcă aceste lăcaşuri erau clădite, după obiceiul celţilor, la malul mării, pe mici peninsule sau pe stânci înalte dominând marea, iar în al doilea rând fiindcă populaţia acestor locuri era foarte săracă, astfel că numai jefuirea unei biserici sau mănăstiri se

dovedea rentabilă.

Spre deosebire de piraţii din Mediterana care, după cum am văzut, respectaseră în general anumite locuri sacre (insulele Delos şi Samos, de pildă), vikingii nu cunoşteau asemenea oprelişti. Ei au distrus Lindisfarne (numită şi Holy Island – „Insula sfântă”), aşezată în faţa coastei din Northumberland; aici se afla o mănăstire benedictină înfiinţată în anul 635 de regele Oswald şi sfântul Aidan, pe o limbă de pământ – lungă de trei kilometri şi jumătate şi lată de doi kilometri şi jumătate – care în timpul fluxului se transforma într-o insulă, astfel încât celor ce ar fi atacat-o de pe uscat le-ar fi fost tăiată retragerea. În anul 793 vikingii o atacară dinspre mare şi o distruseră, trecând-o prin foc şi sabie. Aceeaşi soartă au avut-o şi mănăstirea şi şcoala de pe insula Iona în largul coastei Scoţiei, înfiinţate de sfântul Columban în 563. Ele au fost reclădite abia patru sute de ani mai târziu. (Astăzi, insula Iona are o populaţie de circa trei sute de locuitori.).



Navă normandă din secolul al X-lea (reconstrucţie).

Curând, atacurile vikingilor se înteţiră şi deveniră mai îndrăzneţe. Cum ţărmurile pustiite nu le mai puteau oferi o pradă bogată, începură să urce pe râurile navigabile, pătrunzând tot mai adânc în interiorul ţării. Urmele jafurilor din acea vreme se văd şi astăzi: turiştilor care vizitează Dunkeld, Melrose pe Tweed şi numeroase alte localităţi vechi engleze şi scoţiene li se arată ruinele înnegrite ale mănăstirilor distruse de piraţii nordici.

Totuşi, am fi nedrepţi socotindu-i pe vikingi piraţi în cel mai strict sens al termenului – aşadar, tâlhari şi ucigaşi. Mai întâi, fiindcă însăşi epoca respectivă era străbătută de un suflu al violenţei şi

crimei – în această privinţă vechile cronici engleze, care vorbesc despre luptele dintre diferiţii prinţi creştini, nu sunt cu nimic mai prejos decât legendele nordice despre vikingi (în fond, saga este şi ea o cronică – „vorbită”, am putea spune). Apoi, după cum am arătat, vikingii nu aveau conştiinţa faptului că jefuind şi ucigând comit acţiuni reprobabile; dimpotrivă, erau acte conforme cu concepţiile lor asupra moralei, erau fapte plăcute lui Odin şi cu care se puteau mândri. În sfârşit, ca şi alţi piraţi de pe alte mări ale lumii, practicau şi alte îndeletniciri, mai ales comerţul. „Erau gata, după cum o cereau împrejurările – scrie acelaşi G.M. Trevelyan – să intre în tratative, fie pe uscat, fie pe mare, cu orice nou sosit, să facă apoi comerţ cu el sau să-l ucidă. Aşa vor proceda navigatorii de pe toate mările Europei vreme de veacuri în şir… Dar vikingii practicau atât comerţul, cât şi pirateria, cu o energie deosebită, vădind şi pe uscat excepţionale aptitudini militare, ceea ce în mod obişnuit la marinari este o însuşire rară”.

Şi, într-adevăr, în mormintele vikingilor, dezgropate în cursul cercetărilor arheologice, s-au găsit nu numai arme, ci şi cântare. De asemenea, nu trebuie să uităm că din cronicile câtorva popoare europene reiese limpede că vikingii au influenţat într-o bună măsură cultura materială şi spirituală a acestor popoare; numeroase oraşe irlandeze, ca de pildă Dublin, Wexford şi Cork sunt întemeiate de navigatorii scandinavi, iar legendele nordice – pitoreştile sagas (în vechea

limbă scandinavă, cuvântul înseamnă atât „legendă”, cât şi „tradiţie”) – au intrat în folclorul întregii Europe apusene.

Prin urmare, erau navigatori şi negustori pricepuţi (cunoşteau fructele tropicale şi mirodeniile Orientului, pe care le aduceau din lungile lor călătorii), descoperitori de ţărmuri noi (Islanda, Groenlanda, America de Nord), inovatori în construcţiile navale şi ctitori de oraşe, autori ai unui ciclu de legende în literatura universală. Totodată, aceşti „blonzi cu chipuri de îngeri” (cum i-a numit un papă italian) au fost cei mai fioroşi piraţi, jefuitori şi ucigaşi, au depopulat regiuni întinse ale Europei, trecându-le prin foc şi sabie; aduceau jertfe omeneşti zeului tunetului şi zeiţei valurilor cea cu plete lungi, albe; iar după jaf, în timp ce flăcările incendiilor se înălţau la cer şi vikingii îşi împingeau drakkarele spre mare, rostogolindu-le pe trunchiuri de copac ca pe nişte valţuri, vârau sub aceşti buşteni ultimii prizonieri rămaşi în viaţă, fiindcă urletele de moarte ale celor striviţi erau imnuri de slavă închinate lui Odin. Iată de ce, în bisericile de pe ţărmurile Angliei, Irlandei, Flandrei şi ale altor ţinuturi, din cadrul slujbei nu lipsea rugăciunea: „Şi mântuieşte-ne pe noi, Doamne, de mânia normanzilor!”

4.

VINETA – „VENEŢIA NORDULUI”.

Usedom este o insulă din Marea Baltică. Are 445 km² şi ocupaţia principală a locuitorilor ei este pescuitul. Numele insulei (în diferite forme) revine uneori în legendele nordice, deoarece aici se afla pe vremuri una dintre cele mai înfloritoare aşezări comerciale: Jumneta. Fondatorul ei este Samo, un negustor franc (francii, şi ei de origine germană, s-au aşezat în Gallia abia la sfârşitul secolului al cincilea) pe care triburile slave aflate la răsărit de Elba l-au ales rege. Cum a reuşit negustorul Samo asemenea performanţă nu este pe deplin lămurit. După părerea unor cercetători, şi-a câştigat merite însemnate în lupta pe care triburile slave o duceau împotriva avarilor. Fapt este că, în jurul anului 625, Samo a întreprins însemnate amenajări pe insula Usedom, transformând treptat micul sat normand Jumneta într-o aşezare unde se concentra mare parte a comerţului cu nordul Europei.

Negustorii care veneau din regiunile sudice cumpărau aici blănuri, piei, peşte afumat, miere, răşină de conifere, fulgi de gâscă, de asemenea şi chihlimbarul atât de preţuit mai ales în ţările din răsărit. Există unele indicii că Samo ar fi importat şi minereu de fier din Danemora (lângă Upsala, în Suedia), pe care îl vindea neguţătorilor veniţi tocmai din ţările Orientului Apropiat (ceea ce ne-ar putea duce la concluzia că vestitele săbii de Damasc – cu mânerele bătute în aur şi parfumate cu scorţişoară şi ambră – erau din oţel suedez, ipoteză interesantă, dar încă neverificată). În schimbul acestor produse, Vineta – aşa numeau

negustorii din sud-estul Europei îndepărtatul târg nordic – cumpăra mătăsuri şi brocarturi ţesute cu fir de aur şi de argint, mirodenii şi parfumuri orientale, cereale din regiunea Volgăi şi lână din Boemia, unelte şi – bineînţeles – arme.

Cronicarii şi călătorii vremii ne dau amănunte interesante (uneori cu exagerări generate de entuziasmul stârnit de cele văzute) despre Vineta – această „Veneţie a Nordului" cum a fost pe bună dreptate supranumită. Adam din Bremen, de pildă, o descrie astfel: „... Oderul este cel mai mare fluviu din ţara slavilor. La gura lui, acolo unde se varsă în Marea Sciţilor (Marea Baltică – H.M.) se află vestitul oraş Jumne, un loc de întâlnire foarte căutat de barbari (după cum rezultă dintr-un pasaj anterior, sub numele de „barbari" autorul îi desemnează pe normanzi şi pe piraţi în general – H.M.) şi de greci... Este, într-adevăr, cel mai mare dintre oraşele pe care le adăposteşte Europa; în el locuiesc slavi şi alte triburi, greci şi barbari. De asemenea, şi străinii din Saxonia au obţinut în egală măsură dreptul de a se stabili aici, chiar dacă în timpul şederii lor în oraş nu le este permis să se declare pe faţă adepţi ai credinţei creştine. Căci încă toţi (locuitorii oraşului Jumne – H.M.) sunt prinşi în mrejele rătăcirilor păgâne; dar lăsând aceasta deoparte, e drept că rar vom găsi un popor care să fie mai cinstit şi mai prietenos în privinţa felului de trai şi a ospitalităţii. Oraşul este plin de mărfuri provenite de la toate popoarele Nordului, găseşti aici tot ce-ţi doreşti, nu lipsesc nici mărfurile

rare…

Cele de mai sus sunt valabile – deşi, poate, în mai mică măsură – şi pentru câteva alte aşezări de pe ţărmurile Mării Baltice unde săpături arheologice (sau întâmplătoare) au dat şi dau mereu la iveală tezaure, mai mari sau mai mici, de monezi provenind din ţările anglo-saxone, Grecia (Bizanţ), ţările arabe. Unele dintre aceste tezaure sunt îngropate sub ruinele aşezărilor distruse de vikingi, altele au fost ascunse de proprietarii lor la vestea unui atac pirateresc iminent, iar faptul că sunt găsite intacte ne dau indicaţii asupra sorţii triste a celor care le îngropaseră…

Am insistat asupra intensei activităţi comerciale ce se desfăşura la Vineta, deoarece ea ilustrează în mod deosebit de pregnant că activitatea piraterească, în orice epocă şi pe orice mări s-ar desfăşura, a fost totdeauna nevoită să ţină seama de anumiţi factori economici; aşa cum, multă vreme, piraţii cilicieni din Mediterana nu şi-au îndreptat atacurile asupra insulei Delos, deoarece târgul de sclavi de aici le îngăduia să-şi valorifice prada, tot aşa vikingii au cruţat multă vreme insula Usedom, fiindcă Vineta le îngăduia să-şi desfacă bunurile obţinute din jefuirea navelor şi aşezărilor de pe ţărmurile Mării Nordului, şi ale Balticei şi să-şi achiziţioneze mărfurile de care aveau nevoie. Până la urmă, însă, după cum cilicienii au prădat Delosul, tot aşa piraţii nordici, reuniţi într-o flotă puternică, au năvălit asupra înfloritoarei Vineta jefuind-o şi nimicind-o complet.

Se pare că, mai târziu, vikingii şi-au dat

seama că distrugerea importantului centru comercial de pe insula Usedom a fost o greşeală; o dovadă în acest sens o constituie faptul că în legendele lor dispariţia oraşului este pusă fie pe seama unui cutremur, fie pe seama unei inundaţii. În ultimii ani ai mileniului nostru, piratul Palnatoki, originar din insula Funen (în daneză: Fyn), a clădit în apropierea fostei Vineta cetatea Jomsburg care, conform legendei („Joms vikingasaga"), a devenit unul dintre cele mai puternice centre ale vikingilor din Baltica. În anul 991, Palnatoki îl ucide pe Harald Dinte-albastru, care-l înlăturase de la conducerea cetăţii, şi este nevoit să fugă. Vreme de câţiva ani colindă mările, jefuind navele comerciale şi aşezările de pe ţărmurile Balticei, până în 995 când este la rândul lui ucis într-o încăierare. Pescarii danezi din Fyn, patria lui Palnatoki, îi povestesc şi astăzi legenda, asemănătoare oarecum cu cea a „olandezului zburător": strigoiul vikingului colindă mările în nopţile furtunoase negăsindu-şi liniştea…

5.

ÎNFIORĂTOARELE ISPRĂVI ALE LUI HASTING – „FIUL DIAVOLULUI".

La început, expediţiile de pradă ale normanzilor se limitaseră la insulele şi ţărmurile Balticei, apoi s-au extins asupra celor ale Angliei, Scoţiei şi Irlandei.

De pe la sfârşitul veacului al optulea, ele se

intensifică, ajungând în unele perioade să ocupe un loc foarte important în viaţa vikingilor. Faptul se datorează dezvoltării şi întăririi nobilimii gentilice, care transformă expediţiile piratereşti dintr-o modalitate de procurare a mijloacelor de trai, într-o sursă permanentă de venituri. (Unii autori desemnează această fază, în care războiul şi expediţiile de pradă devin o îndeletnicire continuă, sub numele de „democraţie militară”.).

În cazul normanzilor, respectiva fază a durat mult mai mult ca la alte popoare, iar închegarea primelor formaţiuni statale a avut loc mult mai târziu, abia către veacul al zecelea. Dar nici după unificarea ţărilor nordice, expediţiile de pradă ale normanzilor n-au încetat, ci, dimpotrivă, s-au intensificat: fiecare „rege” (*konung)* local, care n-a vrut să se supună puterii centrale, şi-a părăsit ţara de baştină, pornind în expediţii piratereşti pe cont propriu. Pe de altă parte, nici regii care deţineau puterea centrală n-au părăsit acest mijloc relativ comod de a-şi procura venituri, ci l-au folosit din plin şi într-un mod mult mai eficace, deoarece aveau acum la dispoziţie forţe mai puternice – flote de o sută (şi mai mult) de nave, războinici numeroşi, cârmaci cu experienţă. Faţă de aceasta, nu este de mirare că au ajuns în expediţiile lor pe meleaguri foarte depărtate, în Mediterana până în Sicilia şi Bizanţ, în Răsărit la Novgorod şi până la Volga.

Europa începuse să tremure. Vikingii nu ocoleau nici ţara francilor, constituită sub Carol cel Mare într-un imperiu puternic. În această

privinţă, o legendă – care, ca multe alte legende, poartă pecetea realităţilor vremii – povesteşte:

„Spre sfârşitul vieţii sale, împăratul Carol cel Mare se afla la unul dintre castelele sale din sudul Franţei, încercând să uite grijile împărăţiei. În ceasurile acelea de odihnă, stătea la o fereastră şi lăsa să-i zboare privirea între cele două nemărginiri albastre: cerul şi apele Mediteranei. Cei din jurul său se fereau să-l tulbure şi împăratul a rămas în sala pustie până către seară, numai cu gândurile sale.

Dar iată că o întâmplare neaşteptată veni să-l smulgă din visare: debarcaseră pe ţărm câteva cete de piraţi normanzi, jefuiră satele din apropiere şi, înainte de a putea fi urmăriţi, se urcară în navele lor iuţi, pierzându-se în larg. Vasele lor pluteau în depărtare ca nişte păsări de apă şi împăratul le urmări îndelung cu privirea, adâncit într-o tăcere dureroasă.

Atunci, un curtean îndrăzni să se apropie şi socotind că împăratul este mâhnit din pricina pierderilor suferite de locuitorii ţinutului, îl înştiinţă că pagubele nu sunt prea mari.

— Nu pierderea aceasta m-a îndurerat, răspunse Carol cel Mare. Mă gândesc la nenorocirile pe care aceşti barbari le vor abate mai târziu asupra ţării noastre”.

Poate că întâmplarea de mai sus s-a petrecut doar în imaginaţia unui cronicar zelos – dar este destul de probabil că pătrunzătorul om politic care era Carol cel Mare. Să-şi fi dat seama de pe atunci de primejdia pe care o constituiau normanzii. Mai

târziu, alţi cronicari vor arăta că aceşti aprigi războinici veniţi din Nord, pe care „foamea, dorinţa de avere şi ura împotriva creştinismului” îi mânau spre ţările europene, se vor abate asupra imperiului franc cu deosebită înverşunare, căci voiau „să răzbune înfrângerea suferită de fraţii lor saxoni, pe care îi văzuseră puşi în lanţuri şi risipiţi pe pământul fostei Galii”. Este însă mai probabil că ţărmurile franceze i-au atras pe normanzi pentru bogăţia acelor locuri – prin urmare pentru acelaşi motiv pentru care prădau coastele frizone şi cele britanice, peninsulele Iberică şi Italică şi chiar teritoriile ocupate de popoarele germane înrudite cu ei.

Izvoarele vremii ne arată că, în ultimii ani ai domniei sale, Carol cel Mare intenţiona să construiască o flotă capabilă să apere frontierele dinspre mare ale imperiului, de asemenea că, sub ameninţarea unor pedepse aspre, interzisese negustorilor franci să vândă arme ori metale negustorilor veniţi din Nord. Toate acestea n-au ajutat însă: faptul că populaţia din ţările apusene era legată în mare măsură de ocupaţii sedentare, că în acea perioadă comunicaţiile se făceau cu mare greutate, că organizarea militară bazată pe sistemul vasalităţii era greoaie, de asemenea că, după moartea lui Carol cel Mare, imperiul uriaş a căzut pradă luptelor pentru tron – toate acestea au înlesnit piraţilor nordici cucerirea unor întinse teritorii europene. Pe bună dreptate arăta Fr. Engels că „Cincizeci de ani după moartea lui Carol cel Mare, imperiul franc zăcea la picioarele

normanzilor tot atât de lipsit de puterea de a se împotrivi, cum zăcuse cu patru sute de ani în urmă Imperiul roman la picioarele francilor”.

Unul dintre cei mai celebri piraţi din a doua jumătate a veacului al nouălea a fost vikingul Hasting, care vreme de patru decenii a terorizat Franţa, coastele Angliei, Spania şi nordul Italiei. În toată Europa, din Marea Nordului şi până în Mediterana, de pe coastele Angliei şi până la Bizanţ, sunetul cornului de fildeş cu care Hasting îşi ducea vikingii la luptă trezea groaza: ţăranii îşi părăseau ogoarele, meşteşugarii îşi închideau atelierele şi fugeau în păduri, seniorii ridicau podurile mobile ale castelelor, regii îşi adunau în grabă armatele.

Strateg de geniu, atât în luptele navale, cât şi în asediile pe uscat, Hasting şi-a cucerit o sinistră faimă cu prilejul luptei pentru Nantes. Înfuriaţi de faptul că locuitorii refuzaseră să predea oraşul şi organizaseră rezistenţa, normanzii, după ce l-au cucerit, au jefuit sistematic toate casele, apoi au măcelărit populaţia. Asemenea măceluri au organizat apoi piraţii lui Hasting la Tours, Blois, Orléans, Poitiers, Bordeaux. Pretutindeni numele lui era rostit cu groază, în legendă a intrat sub numele de „Fiul diavolului”. (Un veac mai târziu, aceeaşi poreclă o va căpăta un alt normand: Wilhelm, fiul lui Robert Diavolul.).

După ce a secătuit Franţa, piratul Hasting s-a îndepărtat către sud. Urcând cu drakkarele sale pe Guadalquivir, s-a oprit în dreptul oraşului Sevilla, pe care stăpânirea arabă îl transformase

într-o aşezare înfloritoare. După trei zile de asediu, garnizoana oraşului, comandată de emirul Abd-er-Rahman, fu nevoită să se predea. Şi Sevilla avu soarta tristă a oraşului Nantes. „Fiul diavolului” avea să mai revină în Spania: în anul 861 drakkarele sale vor fi victorioase într-o mare bătălie navală împotriva flotei maure, desfăşurată lângă Gibraltar.

După Spania a venit rândul Italiei. După ce au trecut prin foc şi sabie Pisa, piraţii lui Hasting îşi aşezară tabăra în preajma oraşului Luna. Se pare că oraşul era foarte bine apărat şi un asediu le-ar fi adus normanzilor mari pierderi; atunci Hasting hotărî să-l cucerească printr-un şiretlic. Legenda (confirmată, în linii generale, de cronicile vremii) povesteşte:

„Normandul a trimis soli în oraş. Ei s-au înfăţişat înaintea dregătorilor, vorbind după cum fuseseră învăţaţi şi făcându-i pe aceştia să creadă că au de-a face cu nişte războinici care, voind a se întoarce în ţara lor dintr-o expediţie în Franţa, au fost împinşi de furtună pe coastele Italiei.

— N-am venit să trecem prin sabie oraşul vostru pustiindu-l, nici să luăm prăzi din satele voastre, ducându-le la corăbii, spuneau ei.

Locuitorii oraşului se arătară gata să dea străinilor toate cele de trebuinţă pentru a se înapoia la căminele lor. Mai spuneau acei războinici că şeful lor se află grav bolnav şi ar dori ca înainte de moarte să primească botezul creştinesc. Fiind şi această veste primită cu multă înţelegere; s-a hotărât să fie adus bolnavul în oraş.

Dar la ceasul hotărât, solii s-au înfăţişat spunând că Hasting murise, iar dorinţa cea din urmă i-a fost aceea de a fi înmormântat după legea creştinilor. Pregătindu-se deci mare înmormântare, au adus normanzii sicriul şefului lor, în care acesta stătea culcat, prefăcându-se mort şi având armele ascunse sub giulgiu. Pe străzile prin care avea să treacă procesiunea, locuitorii oraşului se adunaseră în mare număr, privind cu uimire pe războinicii aceia străini. Unii dintre ei mergeau în fruntea cortegiului purtând pe perne de mătase bogat brodate armele poleite cu aur ale căpeteniei, cingători bătute cu ţinte de argint, brăţări încrustate cu pietre scumpe şi alte podoabe de preţ.

Mantiile lor lungi le ascundeau armurile strălucitoare, dar de sub coifurile grele pletele blonde li se revărsau pe umeri şi, înalţi cum erau, cu ţinuta falnică şi aerul mândru, ar fi fost frumoşi dacă n-ar fi avut feţele atât de întunecate, privirea atât de aspră. Îi îndurera oare până într-atâta pierderea suferită? Aşa păreau să arate strigătele de durere izbucnite din piepturile lor, când se adunară în biserică în jurul sicriului pentru ultimul rămas bun. Toţi cei de faţă se lăsară înşelaţi. Mare le-a fost însă spaima când mortul se ridică, sfâşie cu sabia giulgiul şi sărind din sicriu se năpusti asupra episcopului. Într-o clipă oamenii lui uitară prefăcuta durere; de sub mantiile lor apărură arme şi niciun om nu scăpă viu din măcelul care începu.

Dregătorii oraşului şi episcopul plătiră

printre cei dintâi pentru nesocotinţa lor. După ce prădară altarul de toate obiectele de preţ ce se aflau într-însul, normanzii dădură foc bisericii. Ba unii dintre ei, grăbindu-se să închidă porţile oraşului, îi împiedicară pe locuitori să fugă, iar jaful şi măcelul nu conteniră toată noaptea. Puţini câţi au scăpat cu viaţă, locuitorii oraşului au păstrat mult timp amintirea acelor ceasuri de groază”.

Hasting a prădat nordul Africii, insulele Sporade şi Ciclade, iar în anul 892 a urcat cu flota sa pe Tamisa. Singura înfrângere a suferit-o în lupta cu armata engleză de sub comanda lui Alfred cel Mare, net superioară numericeşte. Se pare că această înfrângere l-a afectat profund, făcându-i să renunţe la activitatea de pirat şi să accepte o feudă oferită de regele Franţei.

Prima lovitură hotărâtoare împotriva imperiului franc normanzii o dăduseră încă din anul 843, când incendiaseră portul Nantes. Apoi s-au aşezat pe insula Noirmontier – care în timpul fluxului este despărţită de coasta franceză printr-un canal lat de doi kilometri – cucerind astfel împotriva Franţei un cap de pod (întocmai cum insula Man, în Marea Irlandei, constituia un cap de pod împotriva insulelor britanice). Expediţiile de pradă deveniră mai frecvente şi numai doi ani mai târziu (în 845), temerarii piraţi se aflau în faţa Parisului. Atacurile normande se succedau acum din ce în ce mai dese şi mai violente, mănăstirile bogate (Chartres, Saint-Dénis, Amiens) fură jefuite. În 885, normanzii porniră împotriva

Parisului cu o mie de nave.

Trecuseră vremurile atacurilor piratereşti prin surprindere, efectuate cu două sau trei drakkare împotriva unor modeste aşezări de coastă: normanzii atacau Parisul cu o mie de nave. În schimb, apărătorii se organizaseră şi ei: Odo (Eudes) conte de Paris şi vasal al regelui Franţei reuşi chiar să obţină o strălucită victorie asupra normanzilor, la Montfaucon, pe Meusa.

Cronicarul bătăliei pentru Paris, călugărul Abbon de la mănăstirea Saint-Germain-des-Prés, arată că pe Sena se aflau patruzeci de mii de vikingi, ale căror vase acopereau suprafaţa apei aşa fel, încât cale de două mile în josul fluviului nu se puteau zări decât nave şi vâsle. Cronica lui Abbon (de fapt un poem intitulat „Asediul Parisului de către Normanzi”, scris, după obiceiul vremii, în latineşte) este abundent presărată cu scenele de groază generate de jafurile şi măcelurile la care se dedau normanzii în drum spre Paris şi în împrejurimile oraşului.

Asediul Parisului a durat treisprezece luni; el marchează o etapă însemnată în lupta popoarelor europene împotriva invaziilor din Nord: cu acest prilej, a fost elaborată pentru prima oară o tactică eficace de apărare împotriva atacurilor venite dinspre apă. S-a construit celebrul Le Grant Pont („Podul Mare”) flancat de turnuri puternice şi aproape în întregime din metal, ca să nu poată fi incendiat, (în 1640, când a fost înlocuit cu altul, fundaţiile, bastioanele şi estacadele sale deosebit de solide au stârnit admiraţia noilor constructori.)

Cu toate acestea, Parisul ar fi căzut dacă apărătorul lui, Odo, n-ar fi reuşit să se strecoare printre rândurile vikingilor, întorcându-se apoi cu o armată de „luptători aleşi”, după care sosi şi regele Carol cel Gros cu o armată de rezervă care „vorbea multe limbi” – după cum ne spune Abbon – ceea ce ne duce la presupunerea că francezii au găsit sprijin în ţările învecinate, îngrozite şi ele de necruţătoarea *furor normannorum.*

Parisul a rezistat cu succes, dar faţă de pierderile uriaşe suferite nu se poate vorbi de o victorie, după cum nu se poate vorbi de o retragere a normanzilor. Drakkarele piratereşti venite din Nord despopulau regiunile de coastă, urcau pe Sena şi pe Ron, prădau Toulouse şi Orléans, Le Mans şi Angers, Reims şi Soissons. În anul 911 este semnat tratatul de la Saint-Clair-sur-Epte, prin care Carol cel Simplu îi ceda lui Rollon, şeful normanzilor, ţinutul Normandiei; în acelaşi timp, Rollon trecea la creştinism, primea în căsătorie pe Gisele, fiica lui Carol cel Simplu, şi recunoştea suzeranitatea regelui.

Nici Rollon – fostul jarl Hrolf, devenit Robert, duce de Normandia şi vasal al regelui Franţei – şi nici urmaşii săi, nu s-au putut obişnui cu viaţa mai mult sau mai puţin sedentară a unor mari seniori feudali. Jafurile piratereşti mărunte se împuţinară, ce-i drept, dar dorul expediţiilor în ţări îndepărtate îi duse din nou în Mediterana, unde întemeiară Regatul celor două Sicilii, şi peste Canalul Mânecii, la invadarea şi cucerirea Angliei de către Wilhelm, duce de Normandia, cu care

prilej acesta din urmă şi-a schimbat porecla din „Bastardul” în „Cuceritorul”…

6.

PIRATUL GANGROLF, DUCE DE NORMANDIA

Aşadar, cine era acest Hrolf sau Rolf – pe care cronicarul îl numeşte Rollon – fondator al ducatului Normandiei, întemeietor al unei dinastii care vreme de mai multe veacuri în şir va da mult de furcă principilor feudali ai Europei, din Anglia şi până în Bizanţ, din Scandinavia şi până în Sicilia? Un dicţionar enciclopedic francez (Larousse) îl defineşte succint: *„Chef de pirates normands”. O* definiţie în deplină concordanţă cu realitatea şi care merită a fi aprofundată.

Pentru aceasta ne vom întoarce către sfârşitul secolului al nouălea, în Norvegia. Aici, la curtea regelui Harald Harfaarger („Cel cu plete frumoase”) trăia un nobil *(jarl)* cu numele de Rognvald, preţuit de către rege ca un sfetnic înţelept şi îndrăgit de ceilalţi nobili. Printre măsurile pe care regele Harald le luase pentru a-şi consolida puterea şi a ţine în frâu pe trufaşii „regi ai mării”, era şi aceea de a interzice strandhugul – prin urmare străvechiul obicei al piraţilor normanzi de a jefui aşezările de coastă, fie că se aflau pe ţărmurile ţării lor, fie în ţinuturi străine. Pedepsele aspre aplicate celor ce nu se supuneau poruncii regale, făcuseră ca acest obicei să fie

lăsat treptat în părăsire. De aceea vestea că unul dintre fiii lui Rognvald, cunoscuţi până atunci ca fiind cu totul asemenea tatălui lor, se făcuse vinovat de strandhug stârni uimire.

Era vorba de Rolf (Hrolf) care, întorcându-se dintr-o călătorie pe mare, se oprise cu drakkarul său pe coasta de sud a Norvegiei şi îşi împrospătase proviziile prădând un cătun. Din întâmplare, regele cu suita sa se afla în împrejurimi, astfel că află îndată vestea de la ţăranii care veniră să se plângă de pagubele suferite. Asupra identităţii vinovatului nu mai încăpea nicio îndoială: Rolf avea o statură cu totul neobişnuită, care-l făcuse cunoscut în toată ţara – era atât de înalt, ne spune cronica, încât nu putea umbla călare, picioarele târându-i-se pe jos, oricât de voinic ar fi fost calul, drept care căpătase porecla de Gangrolf, („Rolf cel ce umblă pe jos”) şi stârnea pretutindeni uimire, deşi, după cum arată cronica, „oamenii din ţările Nordului nu sunt scunzi de felul lor”.

Mâniat de cutezanţa tânărului, regele îi trimise poruncă să se înfăţişeze neîntârziat în faţa judecăţii, care îi va hotărî pedeapsa: pentru strandhug era o singură pedeapsă, de care nici tinereţea, nici nobleţea neamului din care se trăgea nu putea să-l scape: moartea.

Rognvald nu încercă să-l înduplece pe rege să fie mai îngăduitor, dar soţia sa, mânată de dragoste maternă şi socotind că unei mame i se iartă îndrăzneala, imploră mila lui Harald pentru fiul ei. Judecata n-a fost suspendată, dar se pare

că regele, mişcat de rugăminţile mamei, a înlesnit pe ascuns fuga tânărului. Cu puţin înainte de ziua hotărâtă pentru judecată, Roli se îmbarcă pe drakkarul său împreună cu câţiva oameni credincioşi şi porni în larg spre alte orizonturi. A fost începutul unei uriaşe aventuri în care acest pirat, scăpat de securea călăului, va întreprinde acţiuni ce vor imprima un curs nou istoriei unor vaste regiuni din apusul Europei.

În insulele Hebride, Rolf reuşi să adune o puternică flotă, câştigând de partea lui numeroşi „regi ai mării" doritori de jafuri pe scară mare. Sub comanda lui, flota normandă se îndreptă spre Franţa şi, pătrunzând pe gurile Senei, se opri în faţa oraşului Rouen. Îngroziţi de apariţia temuţilor piraţi din Nord, locuitorii Rouenului le deschiseră porţile oraşului. După ce-l luară în stăpânire, normanzii urcară mai departe pe Sena, până la confluenţa cu Eure, unde îşi aşezară tabăra, pregătindu-se să înfrunte oastea franceză a regelui Carol cel Simplu.

Printre vasalii care îmbrăcaseră armura la chemarea regelui Franţei se afla şi fostul pirat Hasting, care acum, la bătrâneţe, jurase credinţă lui Carol cel Simplu şi devenise comite de Chartres. Sunetul cornului de fildeş, cu care comitete de Chartres îşi chema câinii de vânătoare, umplea şi acum de groază pe locuitorii ţărmului francez, căci era acelaşi.com cu care piratul Hasting – „Fiul diavolului" – dădea oamenilor să-i semnalul de a porni la jaf, pe vremea când nu schimbase încă drakkarul cu o

seniorie franceză.

Hasting îşi arătase de nenumărate ori vitejia şi în slujba regelui francez, iar Carol cel Simplu, lipsit de această însuşire, dar preţuind-o la alţii, îl ţinea pe comitete de Chartres în mare cinste. Când oastea franceză s-a apropiat de tabăra normandă, regele îl trimise pe bătrânul Hasting să le vorbească piraţilor, ca unul ce le cunoaşte obiceiurile şi limba:

— Hei, strigă comitete de Chartres cu glasu-i puternic, spuneţi-mi care este numele seniorului vostru?

— N-avem niciun senior, i se răspunse de pe celălalt mal, suntem toţi deopotrivă.

— Dar ce v-a îndemnat să pribegiţi încoace şi cu ce gând v-aţi aşezat tabăra aici?

— Cu gândul de a supune pe locuitorii ţinutului, căci vrem să ne facem o patrie aici. Dar cine eşti tu, care vorbeşti atât de bine limba noastră?

— Oare n-aţi auzit de Hasting, vikingul care a străbătut mările cu drakkarele sale şi a pricinuit atâta rău acestui regat?

— Am auzit, fără îndoială, de vreme ce Hasting era din neamul nostru. Dar ceea ce a început atât de bine, a sfârşit cum nu se poate mai rău!

— Dar voi, urmă comitete de Chartres trecând peste dojana din aceste vorbe, nu vreţi să vă supuneţi regelui Carol? El vă oferă pământuri şi titluri de nobleţe dacă primiţi să-i juraţi credinţă.

— Niciodată, răspunseră normanzii, nu ne vom supune vreunui senior, iar ceea ce vom cuceri ne va aparţine. Du-te şi spune acestea regelui tău!

Când comitete de Chartres se întoarse în tabăra francezilor, în cortul regelui tocmai se adunaseră la sfat comandanţii oştii. Bătrânul le povesti totul şi-l sfătui pe Carol să nu înceapă lupta, deoarece normanzii erau mult mai puternici.

Fără să mai adauge vreun cuvânt, Hasting ieşi din cort şi se făcu nevăzut pentru totdeauna.

— Iată sfatul unui trădător, strigară nobilii aflaţi de faţă.

Francezii pierdură bătălia, iar normanzii înaintară până sub zidurile Parisului, care rezistă datorită eforturilor uriaşe ale apărătorilor. Alte oraşe, nu atât de puternic fortificate, căzură, printre care şi Bayeux. Sub comanda lui Rolf, normanzii se arătau mai puţin cruzi când nu întâmpinau rezistenţă, mulţumindu-se cu un tribut anual. Dar ţinutul dintre Sena şi Loara, pe care oastea regală încerca zadarnic să-l apere, fu pustiit fără încetare mulţi ani în şir. Deznădăjduiţi, locuitorii acelui ţinut trimiseră o delegaţie la Carol cel Simplu, pentru a-i cere să se înţeleagă cu Rolf:

— Peste tot, îi arătară regelui împuterniciţii, sunt biserici arse şi oameni măcelăriţi… în ţinutul nostru normanzii fac ce vor.

Carol cel Simplu convocă un mare sfat şi ceru părerea nobililor şi a episcopilor. Se hotărî ca arhiepiscopul de Rouen să-l întâlnească pe Rollon (aşa îl numeau francezii pe Rolf), pentru a afla ce

cere şeful normand în schimbul păcii. După multe stăruinţe – piratul arătându-se tot atât de abil ca diplomat ca şi episcopul – ajunseră la o înţelegere care duse, după cum am arătat, la semnarea tratatului de la Saint-Clair-sur-Epte şi crearea ducatului Normandiei.

Chiar în ultima clipă dinaintea semnării tratatului firea mândră, de viking, a lui Rolf-Rollon ieşi la iveală; căci iată ce ne spune cronicarul: „Când depuse jurământul de vasal înaintea lui Carol cel Simplu, i se aduse la cunoştinţă lui Rollon că, potrivit ceremonialului, trebuie să îngenuncheze şi să sărute picioarele regelui.

— Niciodată nu voi îngenunchea în faţa vreunui om, oricine ar fi el, răspunse şeful normand.

Şi iată înţelegerea primejduită; pe de o parte, Carol socotea acest ceremonial drept o formalitate peste care nu se poate trece, pe de altă parte Roli se simţea jignit prin însuşi faptul că i se ceruse un asemenea lucru. Cum francezii începuseră să se mânie din pricina afrontului ce se aducea regelui lor, iar normanzii murmurau mâniaţi de cutezanţa acestor oameni, Rollon făcu semn unui ostaş normand să se apropie şi să îndeplinească în locul lui ceremonialul cerut. Oşteanul normand se apropie, dar pentru a nu fi silit să îngenuncheze, se aplecă şi, apucând piciorul regelui, îl ridică spre a-l duce la buze. Luat pe neaşteptate, Carol îşi pierdu echilibrul şi căzu pe spate. Pereţii sălii în care se petrecea scena aceasta fură cutremuraţi de hohotele de râs ale normanzilor; francezii

trăgând spadele, se pregăteau să răzbune jignirea suferită de regele lor, dar comicul situaţiei birui: ajutându-l pe Carol să se ridice, îşi uniră şi ei veselia cu aceea a normanzilor”.

Vechile legi scandinave erau în mare cinste la curtea lui Rollon şi, potrivit lor, dreptul de proprietate era socotit sfânt. Legenda spune că ducele ar fi agăţat într-o pădure, de ramurile unor copaci, inele scumpe de aur şi în timp de trei ani ele au rămas acolo, nimeni neîndrăznind să le atingă. Aproape un secol ducatul Normandiei rămase scandinav prin legi, obiceiuri şi limbă. Curând, însă, viaţa socială şi politică a noului ducat a început să fie influenţată de orânduirea feudală din Franţa, astfel că, întocmai ca şi astăzi, doar tradiţia îi explică numele.

7.

CÂNTECUL LUI RAGNAR, „REGELE MĂRILOR”.

De expediţiile pe care normanzii le-au întreprins de timpuriu în Anglia se leagă numele lui Ragnar, „regele mărilor”, unul dintre cei mai faimoşi vikingi din legendele nordice, ca şi din unele cronici ale vremii, iar în timpurile mai noi erou a numeroase povestiri şi filme de aventuri.

În ce priveşte întâmplările aventuroase din viaţa lui Ragnar, probabil că nu vom fi niciodată în măsură să stabilim până unde merge adevărul istoric şi unde începe legenda. Un fapt este însă

afară de orice îndoială: Ragnar a existat – mai multe izvoare istorice ale vremii ne-o atestă. El a trăit în a doua jumătate a veacului al nouălea, în plină înflorire a pirateriei normande şi a expediţiilor de pradă îndreptate împotriva ţărmurilor Angliei.

Ragnar Lodbrock se trăgea dintr-o familie nobilă – mama sa era fiica unui mic rege din insulele daneze, iar tatăl său un renumit jarl norvegian. Încă din tinereţe, Ragnar stăpânea mai multe insule, unele primite moştenire, iar altele câştigate prin luptă. Ca urmare a unor neînţelegeri cu regele Norvegiei, nevoind să i se supună, Ragnar porni să cutreiere mările după vechea tradiţie a vikingilor. Terorizã mai întâi Baltica, sporindu-şi averea şi faima, apoi începu să coboare cu drakkarele sale spre ţărmurile sudice, unde vreme de treizeci de ani terorizã şi jefui coastele frizone şi franceze. Numele lui începu să fie rostit cu groază pe toate navele ce se aventurau pe mările de la miazănoapte şi în toate aşezările de pe ţărmurile acestor mări.

Când ajunseră până la el veştile despre bogăţiile Angliei – pe pământul căreia grupuri izolate de normanzi se şi statorniciseră – Ragnar începu să-şi construiască o flotă din nave mari, solide, încăpătoare, pregătindu-se să atace ţinuturile apusene, despre bogăţia cărora se povesteau atâtea. Legenda povesteşte că, în clipa când bătrânul viking tocmai voia să se urce pe nava-amiral pentru a da semnalul de plecare, soţia sa, Aslauga, în loc să-şi ia rămas bun cu

tradiţionala urare de izbândă, cum făcuse de atâtea ori, izbucni în plâns. Cuprinzând genunchii soţului ei, îl imploră să renunţe:

— Nenorocită va fi această călătorie pentru tine şi pentru războinicii tăi şi întreg Nordul se va cutremura de cele ce se vor întâmpla!

Era ştiut că zeii o înzestraseră pe Aslauga cu darul cunoaşterii viitorului, de aceea oamenii se arătară neliniştiţi de vorbele ei. Dar Ragnar se încruntă şi vorbi astfel:

— Se cuvine ca un adevărat bărbat să nu se teamă de primejdie. Şi nu se cuvine ca un bărbat să fugă din calea ei, atunci când ştie că îl aşteaptă.

Vorbele sale alungară teama celorlalţi, ba chiar îi făcură să se ruşineze. Pânzele multicolore fură înălţate, vâslele prinseră să bată apa şi flota ieşi în larg.

Marea fiind liniştită şi vântul prielnic, după trei zile ţărmul englez se ivi la orizont. Şi totuşi, prezicerea Aslaugei părea să se adevereacă: în apropierea coastelor insulei, navele, încărcate din greu, se împotmoliră; toate eforturile de a le repune pe apă se dovediră zadarnice. Atunci, normanzii le părăsiră şi înotară până la ţărm; dar în loc să se îndrepte către regiunea unde ar fi putut găsi adăpost şi sprijin la danezii aşezaţi mai demult acolo, începură să prade ţinutul unde debarcaseră, numit de către locuitori Northumberland („Ţara de la nord de Humber”).

Regele Aella, informat de îndată despre jafurile la care se dedau normanzii, strânse o mare

oaste şi porni asupra lor. Cu navele împotmolite, fără nicio putinţă de retragere, normanzii primiră lupta, cu toate că erau în vădită inferioritate numerică. În decursul bătăliei extrem de sângeroase, Ragnar pătrunse de patru ori în rândurile anglo-saxonilor, semănând moartea cu braţul său puternic şi scăpând neatins: mantia fermecată, pe care Aslauga o ţesuse cu mâna ei şi i-o dăduse la despărţire, îl ferea de loviturile duşmane. Numai puţini danezi scăpară cu viaţă, izbutind să fugă în Nord, unde duseră vestea că Ragnar, „regele mărilor”, fusese prins şi se află prizonier.

Ca pedeapsă pentru jafurile săvârşite şi pentru a da o pildă celorlalţi piraţi normanzi, regele Aella îl condamnă pe Ragnar la o moarte cumplită: a fost aruncat de viu într-o groapă adâncă, plină cu vipere şi alţi şerpi veninoşi, în timp ce regele, împreună cu întreaga curte făceau roată în jurul gropii pentru a se bucura de înfiorătoarea privelişte.

Ragnar muri fără să ceară îndurare, cântând până în ultima clipă imnul războinic pe care saga ni l-a păstrat într-o formă târzie (desigur, prelucrată de scalzi):

Săbii luceau în văzduh în vremea când, tânăr fiind.
Strâmtoarea străbătut-am cu negrele-i ape;
Lupta era prilej de a trimite de-a valma.
Sute de oaspeţi în mândrul palat al lui Odin.
Iar lancea şi spada ospăţ dădeau fiarelor

mării.

Pânzele noastre umbriră apele mării întinse şi-adânci;

Şi fremătară văzând paloşe frânte de lănci.

Scuturi muşcate de colţii de fier ai spadei.

Săbii luceau în văzduh în ziua în care-am văzut

Sute de oameni dormind, pe-ale Angliei ţărmuri, somnul uitării depline.

Săgeţi şuierau zburând spre înaltele coifuri de-aramă

Şi rouă de sânge picând de pe săbii schimba în purpură-ntinsul nisipului galben.

Săbii luceau în văzduh, dar astăzi mintea-mi pricepe Că oamenii toţi, deopotrivă, sunt sclavii destinului aspru şi fără să ştie, trăind, împlinesc o ursită.

De-ursitoare ţesută cu cea dintâi clipă a vieţii.

Nici eu nu ştiam că spre moarte
Mă duce drumul ce vrui a-l alege
Şi nu bănuiam că lupta aceasta
Din toate va fi cea din urmă.

Săbii luceau în văzduh; în cincizeci şi una de lupte.

Vestit am ajuns ca niciun alt rege al lumii.

De tânăr mânjit-am cu sânge lucirea cea albă a lăncii.

Şi nu mi se cade a plânge, căci moartea nu

trebuie plânsă.

Mă cheamă trimişii lui Odin, alături de zei fi-va-mi locul

Şi-n groapa aceasta de chinuri, râzând voi muri.

(Vom remarca aici, expuse deosebit de pregnant, elementele fatalismului normand, conform căruia toate evenimentele din viaţa războinicului sunt dinainte hotărâte de o forţă implacabilă: moartea de mâna duşmanului este cea mai glorioasă – de fapt, constituie începutul unei alte vieţi, în care faptele de arme sunt răsplătite printr-o viaţă de petreceri „în mândrul palat al lui Odin”. De aceea, după cum spune Ragnar nu mi se cade a plânge, căci moartea nu trebuie plânsă”.)

Epilogul legendei lui Ragnar, „regele mărilor”, este întru totul conform tradiţiei şi mentalităţii vikingilor. Cei trei fii ai eroului, Hubbi, Ivar şi Halfdan adunară o puternică oaste: opt „regi ai mării” şi douăzeci de mari jarli îşi reuniră războinicii şi porniră spre Anglia. Debarcară pe coasta răsăriteană şi, pustiind totul în cale, ajunseră până la York, unde îşi anunţară sosirea dând foc oraşului. Oastea anglo-saxonă, condusă de acelaşi rege Aella, fu înfrântă şi regele luat prizonier. Fiii lui Ragnar hotărâră ca el să piară în acelaşi chip în care pierise tatăl lor.

După execuţie, fiii lui Ragnar şi cea mai mare parte a războinicilor care-i însoţeau nu se înapoiară în ţara lor, ci luară în stăpânire

Northumberlandul de unde îşi organizau expediţiile de pradă; odată cu stabilirea lor în nordul Angliei ei nu-şi schimbară principala îndeletnicire, ci îi dădură altă formă, deoarece nu mai erau vikingi, prin urmare piraţi, ci seniori feudali…

8.

ANUL 1.000: LUPTA DE PE „MARELE DRAGON”.

Unul dintre evenimentele importante în viaţa ţărilor nordice din preajma anului 1.000 a fost introducerea creştinismului. În Norvegia, primele comunităţi creştine au apărut sub Olaf Trygvesson (un urmaş al lui Harald Harfaager), care în anul 995 se încoronează rege. Noua religie nu va aduce schimbări însemnate decât mult mai târziu; în primele decenii (şi chiar în primele veacuri) viaţa socială şi politică a normanzilor nu va fi influenţată de noua învăţătură, ci numai de noile orânduiri feudale, ce-şi vor face loc încetul cu încetul.

Olaf al Norvegiei şi Sven al Danemarcei se numără printre primii regi scandinavi şi printre ultimii vikingi. Într-adevăr, viaţa şi faptele lor, şi îndeosebi expediţiile de jaf şi tactica de luptă, ţin deopotrivă de seniorul feudal avid de noi teritorii, ca şi de vikingul avid de pradă, înfrăţit cu drakkarul şi deosebit de abil în mânuirea armelor. Iată, de pildă, portretul pe pare cronicarul i-l face

lui Olaf; „... era un bărbat înalt, chipeş şi avea faima de mare viteaz. Se spune despre el că ştie să jongleze cu cinci cuţite deodată şi să arunce cu îndemânare două lănci în acelaşi timp, nimerindu-şi negreşit ţinta. Iar în timp ce nava pluteşte pe apă, e în stare să alerge pe capetele vâslelor fără a-şi pierde nicio clipă echilibrul...” Aşadar, un portret care nu prea reprezintă un rege creştin, în schimb foarte caracteristic pentru un adevărat viking.

Cronicarul irlandez Snorri Sturlesson ne povesteşte că una dintre pricinile de duşmănie dintre cei doi regi era Sigried, văduva fostului rege al Suediei, căreia Olaf îi trimise peţitori, deoarece nutrea gândul de a-şi mări teritoriile, împreună cu peţitorii, îi trimise reginei în dar un inel vestit în întreg Nordul – o bijuterie luată din altarul unui fost templu păgân. Sigried, care nu-şi părăsise vechea credinţă, se bucură mult de inel şi se învoi să devină soţia lui Olaf. Dar curând descoperi că inelul era de aramă. Crezând că Olaf o înşelase cu bună ştiinţă, se mânie cumplit, dar se feri să-şi dea pe faţă gândurile; îl înştiinţă doar că ea nu-şi va lepăda legea. Olaf nu era deprins să-i stea cineva împotrivă atunci când lua o hotărâre. Stărui pe lângă Sigried să se creştineze şi, cum regina refuza cu încăpăţânare, el îi strigă:

— Crezi, aşadar, că pe tine te vreau, vrăjitoare bătrână? apoi îi aruncă în faţă mănuşa şi plecă.

Sigried se mărită cu Sven, regele Danemarcei, pe care îl îndemna necontenit să

răzbune jignirea ce i-o adusese Olaf.

Cam în aceeaşi vreme s-a întâmplat ca Sven să-şi trimită sora – pe frumoasa Tyre – împotriva voinţei ei, în Polonia, pentru a fi soţia ducelui Boleslav. Dar prinţesa daneză îl iubea pe Olaf şi, la o săptămână după nuntă, reuşi să fugă ajungând la regele norvegian; acesta plecă în Polonia, pentru a încerca să obţină desfacerea căsătoriei. În timp ce Olaf era plecat, Sven îşi adună oastea şi, având alături de sine pe noul rege al Suediei, pe nume tot Olaf, precum şi pe unul din nobilii norvegieni aflat în duşmănie cu Olaf, se pregăti de luptă.

O descriere amănunţită a acestor evenimente ne dă Snorri Sturlesson în cronica lui (descriere pe care o reproducem în traducere liberă):

„Veni mai întâi ştirea că regele danez Sven punea pe picior de război o mare oaste; curând se ştiu că el ţinea să atace pe regele Olaf. Atunci, nobilul Sigvold spuse regelui norvegian:

— Sven nu poate îndrăzni să pornească război împotriva ta numai cu oastea daneză; de bună seamă că are şi alţi aliaţi. Dacă socoteşti că se apropie primejdia, te voi ajuta pe cât îmi stă în putinţă; îţi voi da unsprezece nave cu oamenii lor.

Regele Olaf primi bucuros acest ajutor. Cum vântul era prielnic, porunci ca vasele să ridice ancorele, iar cornurile de luptă să vestească plecarea. Velele fură înălţate; navele mici, mai iuţi, ieşiră în larg înaintea celorlalte. Comitete Sigvald spuse regelui să-l lase pe el cu vasele sale în fruntea flotei, deoarece ştie unde anume, între

insule, apa este mai adâncă, aşa cum aveau nevoie corăbiile mai mari. Făcură întocmai. Când se apropiară de insula Swald, le ieşi în întâmpinare o luntre; era una dintre iscoadele pe care le trimiseseră să cerceteze şi care le vesti că flota cu oastea daneză se află în golful şi insula din faţa lor. Atunci coborâră velele şi înaintară spre insulă numai cu vâslele. Se spune că regele Olaf şi comitete Sigvald aveau şaptezeci de corăbii şi încă una atunci când au pornit către miazăzi.

Regele danez Sven, regele Olaf şi Erik, nobilul norvegian, se aflau pe insulă cu toată oastea lor. Vremea fiind frumoasă şi cerul senin, toate aceste căpetenii împreună cu oamenii lor, priveau de pe insulă cum pluteau în larg navele norvegiene. Printre ele se afla una mare şi bogat împodobită.

— Acest vas mare şi frumos, zise Sven, trebuie să fie «Marele dragon», corabia regelui Olaf al Norvegiei.

— Nu, nu este, răspunse comitete Erik şi avea dreptate.

Văzură apoi o altă navă, mai mare şi mai strălucitoare, iar Sven zise din nou:

— Lui Olaf trebuie să-i fie frică; văd că nu are chipul balaurului la prora corăbiei sale.

Se apropiară apoi de insulă cele unsprezece nave ale lui Sigvald, iar la oarecare depărtare în urma lor veneau alte trei vase şi unul dintre ele era foarte mare. Sven porunci ostaşilor să-i:

— Urcaţi-vă pe nave deoarece se apropie «Marele dragon».

Dar Erik îi opri zicând:

— Multe nave mari şi bogat împodobite au norvegienii în afară de «Marele dragon». Să mai aşteptăm.

Ostaşii danezi începură atunci să murmure:

— Comitete Erik, ziceau ei, nu vrea să lupte. Pentru noi însă va fi mare ruşine ca odată să se povestească cum s-a adunat pe această insulă oastea daneză, şi totuşi a îngăduit regelui Olaf să iasă nestingherit cu nava sa în largul mării.

Abia se mai liniştiră războinicii şi iată că văzură apropiindu-se patru nave mari, iar una dintre ele avea la proră un cap de balaur aurit. Regele Sven se ridică şi zise:

— Acest drakkar mă va duce departe astă-seară, căci eu voi fi la cârma lui.

Iar oamenii săi ziseră:

— «Marele dragon» este cu adevărat o navă n-are şi frumoasă; se vede că a fost construită de o minte iscusită.

Comitete Erik zise destul de tare ca să poată fi auzit:

— Dacă regele Olaf n-ar avea alte nave decât pe aceasta, şi încă Sven nu ar putea-o cuceri numai cu oastea daneză.

După aceea, se grăbiră cu toţii către navele lor şi cu înfrigurare se pregătiră de luptă. Navele norvegiene se apropiară mult. Regele Sven, regele Olaf suedezul şi comitete Erik se înţeleseră ca, dacă vor ieşi învingători în această bătălie, să împartă Norvegia între ei, iar acela care va aborda «Marele dragon» să aibă pentru sine această

navă, împreună cu toată încărcătura ei.

Când văzură flota duşmană vâslind către ei, norvegienii îl sfătuiră pe Olaf să nu primească bătălia cu un duşman atât de numeros; dar regele norvegian răspunse:

— Coborâţi velele; niciodată oamenii ca mine nu s-au gândit la fugă. Nu m-am ferit niciodată de luptă şi orice s-ar întâmpla, nu voi fugi nici acum.

Se făcu aşa cum porunci regele. Cornurile de luptă sunară, vasele norvegiene se strânseră unul lângă altul. Nava regelui Olai se afla în mijlocul şirului, având de o parte vasul numit «Micul dragon» şi de cealaltă parte nava ce se chema «Cocostârcul»; aceste trei vase îşi legară punţile între ele. Când văzu aceasta, regele porunci ca «Marele dragon» să fie aşezat mai în faţă. Atunci, unul din războinicii de pe această navă, Ulf cel Roşu, spuse:

— Dacă «Marele dragon» va fi aşezat înaintea celorlalte vase, vom avea mult de lucru noi, cei de la prora lui.

Regele Olaf răspunse:

— Nu cred să am, fie chiar şi cu părul roşu, vreun om de pe nava mea căruia să-i fie teamă.

Ulf nu se lăsă nici el mai prejos şi-i răspunse regelui:

— Vezi de apără tu pupa navei, aşa cum voi apăra eu prora.

Mânios, Olaf luă un arc şi, punând o săgeată pe coardă, ţinti spre Ulf.

— Trage în altă parte, rege, zise Ulf netulburat, trage acolo unde este mai multă

nevoie, căci truda mea nu este decât câştigul tău.

Regele Olaf stătea la pupa drakkarului său. Era mai înalt decât ceilalţi războinici, avea un scut strălucitor şi coiful poleit cu aur, iar peste platoşă purta o mantie scurtă purpurie; era uşor de recunoscut. Când văzu navele duşmane adunându-se sub flamuri, el întrebă:

— Cine este căpetenia acestei oştiri?

I se răspunse că era Sven, regele Danemarcei.

— Nu ne temem noi de aceşti danezi molatici, căci nu au bărbăţie în ei; dar corăbiile care sunt în stânga danezilor, ale cui sunt?

I se aduse la cunoştinţă că erau vasele lui Olaf, regele Suediei.

— Ar fi fost mai bine pentru aceşti suedezi, zise iar Olaf Trygvesson, să fi stat acasă şi să aducă jertfe zeilor lor păgâni, decât să vină sub tăişul armelor noastre. Dar vasele din stânga flotei, ale cui sunt?

— Este comitete Erik Haakonsson cu oamenii săi, i se răspunse.

— E drept că Erik are bun temei să caute să ne întâlnească; ne putem aştepta la o încleştare crâncenă cu aceşti oameni, căci sunt norvegieni ca şi noi, zise Olaf.

Începu apoi o luptă îndârjită. A fost una dintre cele mai cumplite bătălii despre care se pomeneşte în Nord şi mulţi oameni îşi pierdură atunci viaţa. Navele norvegiene îşi aruncau ghearele de abordaj şi războinicii regelui Olaf curăţau toate punţile vaselor duşmane pe care le

puteau agăţa. Dar iată că intră în luptă comitete Erik cu navele sale şi sorţii norocului, care până atunci fuseseră de partea norvegienilor, se schimbară; «Marele dragon» era înconjurat din toate părţile.

Ejnar Tambarskelver, unul dintre cei mai iscusiţi arcaşi norvegieni, stătea lângă catarg şi trăgea fără încetare cu arcul său. Ţinti cu o săgeată spre comitete Erik. Săgeata zbură şi se înfipse deasupra capului lui Erik, iar acesta îşi întrebă oamenii dacă ştiu cine a tras. Tocmai atunci Ejnar ţinti din nou şi săgeata trecu printre braţul şi trupul comitelui, împlântându-se în lemn.

Atunci Erik zise unui războinic de neam lapon, pe nume Fin, care era un arcaş neîntrecut:

— Loveşte în bărbatul acela înalt, care stă lângă catargul navei lui Olaf norvegianul.

Fin trase; săgeata nimeri tocmai în mijlocul corzii arcului lui Ejnar şi o făcu să plesnească.

— Ce s-a sfărâmat oare cu atâta zgomot? strigă regele Olaf.

— Norvegia, rege, în mâinile tale, răspunse Ejnar.

— Nu, zise Olaf, ia arcul meu şi trage mai departe.

Ejnar luă arcul şi-l încordă până dincolo de vârful săgeţii.

— Prea slab arc, zise el, pentru a fi al unui rege puternic şi aruncându-i luă spada, continuând să lupte cu bărbăţie.

Regele norvegian stătea pe puntea «Marelui dragon» şi până seara a luptat neobosit. Îşi

îmbărbăta astfel oamenii:

— De ce loviţi atât de gingaş, încât tăiaţi numai arareori?

— S-au tocit săbiile, răspunse unul dintre luptători.

Atunci Olaf deschise o ladă şi scoase din ea arme pe care le împărţi oamenilor şi se văzu că din braţul stâng al regelui curge sânge din belşug, dar el nu lua în seamă că este rănit.

Apărarea pe «Marele dragon» era deznădăjduită, iar când comitete Erik văzu că oamenii de pe navă se împuţinaseră, hotărî s-o abordeze. Începu apoi o luptă şi mai aprigă. Toţi norvegienii care mai puteau lupta se adunaseră la pupa navei, în jurul regelui Olaf.

Kolbjorn, curteanul, care avea haine şi arme ca ale regelui, se duse lângă Olaf şi, cum era un om înalt şi chipeş, semăna atât de bine cu regele încât duşmanii cu greu l-ar fi putut deosebi. Când văzură că orice apărare este zadarnică, săriră amândoi peste bord.

Danezii aşezaseră nave cu punţi joase în jurul «Marelui dragon» pentru a prinde pe cei ce încercau să fugă. Când îi văzură pe cei doi războinici sărind în valuri, se repeziră spre ei, dar Olaf îşi ridică scutul deasupra capului şi se scufundă. Kolbjorn, însă, fu prins şi dus înaintea comitelui Erik; iar acesta, dându-şi seama că nu este regele, îi dărui viaţa.

Mai târziu, se răspândi zvonul că regele Olaf n-ar fi murit, ci, scoţându-şi sub apă cămaşa de zale, ar fi înotat până la una dintre navele

comitelui Sigvald, pe care se afla Astrid, fiica lui cea mai mică şi soţia comitelui. Nava aceea izbuti să scape din învălmăşeala luptei şi-l purtă pe Olaf departe de primejdie. Se născură apoi multe poveşti despre păţaniile regelui Olaf. Oricum s-ar fi întâmplat, sigur este că Olaf Trygvesson nu s-a mai înapoiat vreodată în regatul său din Norvegia”.

Bătălia dintre flota norvegiană condusă de Olaf de pe «Marele dragon» (vasul-amiral, cum am spune astăzi) şi flotele reunite suedeză şi daneză, desfăşurată în anul 1.000, este una dintre cele mai mari bătălii navale cunoscute până atunci în istorie; la asediul Parisului (anii 885 – 886) au participat, probabil, efective mai mari, dar el n-a constituit o bătălie esenţialmente navală, ci una în care tactica luptei pe apă se împletea cu cea a operaţiilor pe uscat, acestea din urmă având prioritatea.

Olaf şi Sven au fost printre ultimii regi-vikingi. Urmaşii lor, mai puternic legaţi de pământ, se vor înstrăina treptat de mare şi vor adopta din ce în ce mai mult modul de viaţă de la curţile feudale din apusul Europei; ei vor fi promotorii legilor social-economice ale orânduirii feudale şi, uneori, printre cei mai vajnici apărători ai acestei orânduiri.

9.

KNUT, FIUL LUI SVEN BARBĂ-DESPICATĂ

În Anglia, situaţia politică, diferită de cea din Franţa, precum şi unele măsuri eficace de apărare, au întârziat pătrunderea masivă a normanzilor în interiorul ţării, deşi unele mici fâşii de coastă au fost ocupate de timpuriu, îndeosebi de danezi. Odată cu suirea pe tronul Wessex-ului a lui Alfred cel Mare, piraţii nordici se aflară în faţa unui adversar tenace, inteligent, stăpân pe tehnica militară a vremii, capabil să opună o rezistenţă eficace. Cele trei decenii de domnie ale acestui rege-cărturar (între altele, a prelucrat opera filosofului roman Boethius), ultimele ale veacului al nouălea, au adus vikingilor câteva grele înfrângeri. Dar cea mai grea dintre toate s-a produs după moartea lui Alfred, în anul 977, datorită unei întâmplări: o furtună puternică a surprins cele o sută şi douăzeci de nave ale unei flote de invazie scandinave, sfărâmându-le de coastele sudice ale Angliei.

Următorul atac important îndreptat împotriva Angliei este condus de Knut, fiul lui Sven Tiugeskaeg („Barbă despicată”). Sven era un viking în cel mai adevărat sens al cuvântului – un viking „de modă veche”, dacă putem spune aşa – el şi-a petrecut viaţa colindând mările şi ţărmurile străine în expediţii piratereşti. Fiul său, Knut –

care mai târziu (1016) va ajunge rege al Angliei şi apoi (1018) rege al Danemarcei – vedea însă mai departe: după acapararea puterii, trebuie să urmeze o perioadă de consolidare şi organizare; în consecinţă, ca rege al Angliei, Knut reintroduse şi înnoi legile lui Alfred cel Mare, înfiinţă ordine militare, întări orânduirea bazată pe suzerani şi vasali. Aşa se face că „... în ceea ce priveşte vikingii şi Anglia, graniţa dintre piraterie şi politica de stat trece între numai două generaţii, între tată şi fiu, şi oricât s-ar dovedi de mari deosebirile dacă le-am analiza, nu putem totuşi să nu recunoaştem: în fond, regalitatea şi pirateria erau foarte apropiate". (L. Buhnau, op. cit.).

Cronicile vremii ni-l prezintă pe Knut cel Mare ca înzestrat cu însuşiri alese, iubitor de dreptate şi adevăr. Se povesteşte despre el următoarea întâmplare (care pledează în favoarea tezei că niciodată nu şi-a însuşit complet moravurile de la curte şi că a păstrat în adâncul lui unele dintre calităţile tatălui său, temerarul Sven Barbă despicată):

„Pe când se afla în Anglia, Knut oferi un mare ospăţ, la care fură poftiţi toţi curtenii. Doritori de măriri şi avere, linguşitori, căutând să intre în voia regelui, oaspeţii-curteni se întreceau care mai de care în laude; unul dintre ei zise:

— Regele Knut este atât de puternic, încât dacă ar porunci valurilor mării să se oprească, ele l-ar asculta.

Regelui nu-i plăcură aceste vorbe şi, chemând cu sine pe toţi mesenii, îi duse la malul

mării. Era la ceasul fluxului şi valurile creşteau, acoperind treptat o parte din ţărm. Knut întinse mâinile spre ape, în semn de poruncă, şi strigă:

— Opriţi-vă!

Se-ntoarse spre cei ce-l însoţeau şi, arătându-le valurile ce urmau să se zbuciume, le zise:

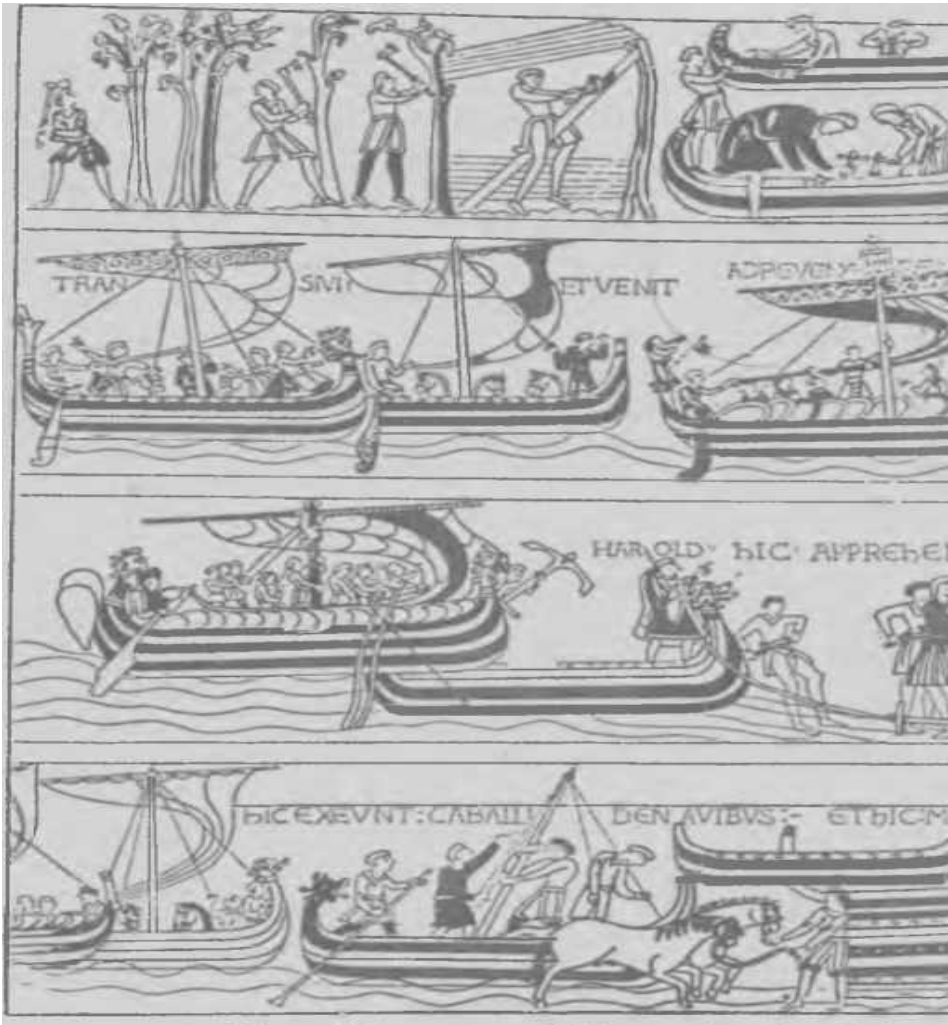
— Vedeţi ce mică este puterea unui om, fie el şi rege? El nu poate opri valurile mării, chiar dacă ele i-ar cuprinde toată ţara".

Legenda de mai sus este, în concepţie, diametral opusă celei antice care ne povesteşte că un rege al perşilor, furios că o furtună îi risipise flota, poruncise ca valurile să fie pedepsite cu lovituri de bici... Dar acest rege al perşilor era urmaşul cuceritorilor unor vaste teritorii din Mesopotamia, India şi Asia Mică, pe când Knut era fiul unui viking, al unui navigator însufleţit de o teamă respectuoasă faţă de uriaşa forţă a valurilor mării.

Deosebirea esenţială dintre Knut şi strămoşii săi vikingi a fost că uneori a dat dovadă de oarecare blândeţe faţă de supuşii săi, fapt care se explică prin raţiuni de ordin politic; ca rege al Angliei, încerca să apară drept urmaşul legitim al regilor anglo-saxoni (avusese grijă, însă, să pună la cale asasinarea celorlalţi pretendenţi – fiii lui Edmund) şi lăsă neatinse instituţiile tradiţionale ale ţării, menţinu vechea împărţire administrativă, atrase de partea sa clerul şi făcu din biserică un important sprijin al regalităţii daneze în Anglia. Toate acestea arată limpede străduinţele lui Knut de a consolida orânduirea feudală din ţară.

După moartea lui Knut (1035), cei doi fii ai săi, Harald şi Hardeknut, începură lupta pentru domnie. Ei nu mai aveau nimic din prevederea înţeleaptă a tatălui lor sau din mândria generoasă a bunicului lor viking; când Harald muri şi pe tron se sui Hardeknut, acesta, fire crudă şi răzbunătoare, porunci ca trupul fratelui său să fie dezgropat, îi reteză capul cu mâna lui şi-l aruncă apoi în Tamisa. Apele fluviului purtară până la mare mărturia acestei fapte mârşave, care l-ar fi cutremurat pe bunicul Sven Barbă despicată.

Pătrunderea normandă în Anglia va culmina cu invazia din 1066, când ducele Normandiei, Wilhelm (mai târziu: „Cuceritorul”), îl va învinge pe regele Harold la Hastings, încoronându-se rege al Angliei. Wilhelm a ştiut să-şi organizeze foarte solid noul regat şi să constituie o aristocraţie militară excesiv ierarhizată, care nu mai avea nimic comun cu principiile strămoşilor să-i vikingi. Curtea normandă unde crescuse, adoptase modul de viaţă şi luxul curţii regale de la Paris. Era fiul



Expediţie normandă împotriva Angliei
(scene reproduse de pe o tapiserie din Bayeux)

nelegitim al ducelui Robert care, prin viaţa şi faptele sale, a ajuns cu vremea să fie privit ca tipul legendar al prinţului medieval; viteaz, temerar, inteligent, viclean; este cunoscut în istorie sub numele de Robert Diavolul (şi este eroul operei cu acelaşi nume de Meyerbeer, pe un libret de

Scribe).

Legenda spune că înainte de a porni în pelerinaj la Ierusalim – călătorie din care nu se va mai întoarce – ducele Robert îşi adunase nobilii şi le spusese:

— Pe timpul cât voi fi plecat, vă las un conducător. Am un mic bastard pe care să-l alegeţi în fruntea voastră, căci el va moşteni întregul ducat.

Viitorul duce Wilhelm, care avea atunci şapte ani, era fiul natural al lui Robert cu Arlette, fiica unui tăbăcar din Falaise. Legenda spune că Robert, aflându-se la o vânătoare şi urmărind un cerb, a ajuns la malul unui râu, unde mai multe fete spălau lână. Printre ele era una deosebit de frumoasă; ducele a întrebat-o cum o cheamă şi cine îi sunt părinţii, apoi o întovărăşi până la casa umilului tăbăcar. Copilul născut din această legătură primi numele de Wilhelm; ducele îl crescu la curtea sa, deoarece era fiul său favorit. Mai târziu, Wilhelm Bastardul, nepotul tăbăcarului din Falaise, va cuceri Anglia…

Dacă fiul lui Robert Diavolul a ales drumul (relativ scurt) care ducea peste Canalul Mânecii, alţi seniori din Normandia au pornit, aidoma strămoşilor lor piraţi, spre meleaguri îndepărtate. Un exemplu tipic îl formează cei zece fii ai lui Tancred de Hauteville, care au fost printre cei mai mari aventurieri ai vremii lor. (Alianţa între fraţi, în vederea unor expediţii îndepărtate, era tradiţională la vikingi; astfel, trei fraţi au creat primele aşezări normande stabilite în Irlanda, alţi

trei fraţi au ajuns până în inima Rusiei, unde au întemeiat regatul varegilor – în scandinavă, *vaieringjar:* „războinic”. Doi dintre fiii lui Tancred, pe nume Robert Guiscard şi Roger, au extins cuceririle normande din Italia, punând bazele Regatului celor Două Sicilii – cu capitala la Neapole – care va dăinui vreme de opt veacuri, până în 1860 când a fost anexat Italiei.).

Dar ducii Normandiei şi cetele lor de războinici-aventurieri nu-şi mai găsesc locul într-o lucrare despre piraterie – ei nu mai erau navigatorii temerari de pe drakkare plecaţi să jefuiască nave, mănăstiri şi mici aşezări de coastă; în Europa haotică a veacurilor al zecelea şi al unsprezecelea, ei nu căutau o pradă ocazională, ci teritorii, cetăţi şi coroane ducale. Cu strămoşii lor păgâni din îndepărtatul Nord, aceşti seniori creştini nu mai aveau comune decât dorul de aventuri, cutezanţa şi lipsa de scrupule.

10.

BJARNE, LEIF ŞI TORFINN: CU CINCI VEACURI ÎNAINTE DE COLUMB

Una dintre cele mai spectaculoase performanţe ale vikingilor a fost, fără îndoială, debarcarea pe ţărmul Americii (cu aproape cinci veacuri înaintea lui Columb). Normanzii cercetaseră mai de mult Islanda, unde întemeiaseră şi câteva aşezări, precum şi ţărmurile Groenlandei („Ţara verde”). În jurul

anului 1.000, Leif, fiul lui Erik cel Roşu, porni din Groenlanda spre Norvegia, unde rămase vreme de un an; apoi, luând cu sine provizii, porni înapoi spre Groenlanda. Surprins de furtună în largul oceanului, drakkarul lui pluti vreme îndelungată la voia întâmplării, până la un ţărm necunoscut, unde creştea din belşug viţa de vie sălbatică, grâu sălbatic, arbori cu lemn bun pentru construcţii şi multe plante necunoscute în Scandinavia.

Leii se întoarse în Groenlanda aducând vestea despre ţărmurile bogate descoperite de el – despre Vinland („Ţara vinului”). De atunci, tovarăşii săi îi dădură porecla de „Fericitul”, sub care ştirile despre ei au ajuns până la noi, prin intermediul cronicii islandezului Snorri Sturlesson. (De altfel, Snorri pretinde că Leif n-a ajuns din întâmplare în Vinland, ci ar fi pornit anume în căutarea acestui ţărm îndepărtat.).

Snorri Sturlesson nu-i lasă lui Leif gloria de a fi primul viking care a descoperit ţărmul cel nou; cu puţină vreme înainte, un negustor groenlandez, pe nume Bjarne, fiul lui Heriulf, plecând din Islanda, se rătăci pe mare şi după ce pluti zile întregi la întâmplare ajunse la un ţărm necunoscut. Tovarăşii lui Bjarne îi cerură să se oprească, să cerceteze ţinutul, ba chiar să încarce nava cu lemnul acelor arbori înalţi şi viguroşi. Dar Bjarne se opuse şi nici măcar nu îngădui oamenilor să coboare pe ţărm. La înapoiere, porniră spre nord şi după şase zile şi şase nopţi ajunseră în Groenlanda.

S-a vorbit mult despre această călătorie a

negustorului Bjarne, şi Leif, un tânăr cutezător, hotărî să refacă drumul. (Leif moştenise probabil de la tatăl său, Erik cel Roşu, descoperitorul Groenlandei, dorul de aventură şi de ţărmuri necunoscute.) Leif cumpără nava lui Bjarne – convins că îi va purta noroc cum îi purtase şi negustorului – alese treizeci şi cinci de marinari încercaţi şi, după ce toate pregătirile fură terminate, se duse la Erik, tatăl său, şi-l rugă să participe la expediţie:

— Din neamul nostru, îi spuse el, tu eşti în măsură să izbuteşti în această încercare, căci soarta ţi-a mai scos în cale odată un ţărm necunoscut.

Erik răspunse că nu se mai încumetă la o asemenea călătorie, că bătrâneţea îl va împiedica s-o poată duce la bun sfârşit. Dar Leif stărui, şi până la urmă bătrânul viking se lăsă înduplecat. Drakkarul, pregătit de plecare, aştepta la ţărm. Tatăl şi fiul porniră într-acolo, dar pe drum calul lui Erik se poticni şi-şi aruncă din şa călăreţul.

— Se vede că nu-mi este sortit să mai descopăr alte pământuri, zise el către fiul său. Această călătorie se arată a fi primejdioasă.

După ce vorbi astfel, Erik se întoarse acasă, iar Leif cu tovarăşii săi de călătorie se urcară pe drakkar care, slobozit din funii, se depărtă de mai.

După ce plutiră câteva zile spre sud ajunseră la un ţărm pustiu, străjuit de culmi acoperite cu zăpadă; coborând pe uscat, Leif vorbi astfel însoţitorilor să-i:

— Să nu se spună despre noi, cum s-a spus

despre Bjarne, că nu am cutezat să punem piciorul pe pământ. Să mergem deci şi să cercetăm această ţară.

Deşi cutreierară ţinutul vreme de câteva ceasuri, nu zăriră altceva decât solul pietros; cum păsările de mare nu-şi luară zborul la apropierea lor, Leif îşi dădu seama că ţinutul era nelocuit:

— Să dăm acestui pământ un nume potrivit, zise el; de acum înainte el se va chema Heluland („Ţara de Piatră”).

Se urcară apoi pe navă şi-şi Continuară drumul coborând de-a lungul acelui ţărm. Într-un loc unde malul era acoperit, Leif hotărî:

— Să dăm şi acestui pământ un nume potrivit. De acum înainte el se va chema Marklaud („Ţara pădurilor”).

După alte două zile de plutire de-a lungul ţărmului, ajunseră la vărsarea în mare a unui râu lat. Ţinutul era verde, iarba deasă şi înaltă. Se opriră la acel ţărm, coborâră pe uscat şi ridicară corturi. Hotărându-se să ierneze aici, clădiră şi o casă de lemn.

Într-o seară, unul dintre oameni nu se întoarse la vremea cinei. Leif era neliniştit deoarece poruncise ca la căderea nopţii nimeni să nu întârzie în adâncul ţinutului, iar omul care lipsea – pe nume Tyrker, de fel dintr-o ţară de miazăzi – era printre cei mai disciplinaţi; de altfel, Tyrker crescuse în casa lui Leif – deşi acesta nu ştia cum ajunsese între oamenii lui Erik cel Roşu. Din copilărie se legase Leif de omul acela şi pierderea lui l-ar fi întristat mult. După ce mai

aşteptă câtăva vreme, Leii se pregăti să plece în căutarea bătrânului împreună cu doisprezece oameni, când iată că Tyrker le ieşi în întâmpinare.

— Cum de ai zăbovit atâta, îl întrebă Leif, şi de ce ţi-ai părăsit tovarăşii?

Tyrker începu să vorbească repede şi să gesticuleze, dar nimeni nu înţelegea ce spune, căci vorbea în limba necunoscută a ţării lui depărtate. Într-un târziu, când îşi dădu seama că tovarăşii săi nu-l înţeleg, spuse în norvegiană:

— Am găsit viţă de vie şi struguri.

— Oare aşa să fie? întrebă Leif.

— Da, aşa este. Sunt născut într-o ţară unde viţa şi strugurii se găsesc din belşug, aşa că le cunosc bine.

A doua zi dimineaţă, Leif spuse oamenilor săi:

— Vom culege struguri, vom smulge din pământ viţa de vie, apoi vom tăia lemne din pădure şi ne vom întoarce în Groenlanda pentru a spune alor noştri ce ţară bogată am descoperit.

Făcură întocmai, tot colindând ţinutul, găsiră şi grâu sălbatic, din care luară câţiva snopi. Părăsiră apoi pământul cel ospitalier şi, ajunşi în Groenlanda, povestiră despre Vinland („Ţara vinului”), sprijinindu-şi relatarea cu ajutorul celor aduse.

Câţiva ani după Leif Fericitul, un islandez, pe nume Torfinn Karisemme („Cel de neam ales”) hotărî să se statornicească pe ţărmul descoperit de curând, în anul 1003 porni la drum cu o sută şaizeci de oameni, în trei nave mari, pe care

încărcară vite, unelte, seminţe de cereale şi toate cele trebuincioase lucrării pământului. Călătoria se desfăşură cu bine. Dar ajunşi la ţărmul necunoscut, nu văzură nici păduri cu arbori înalţi, nici grâu sălbatic şi nici viţă de vie, ci doar stânci. Torfinn bănuia că ajunseseră în ţinutul pe care Leif îl numise Heluland şi se opriră acolo pentru a se sfătui.

La sfatul pe care-l ţinură normanzii, o parte dintre tovarăşii lui Torfinn se dovediră a fi descurajaţi. Poate că povestea cu ţara cea bogată era o născocire a lui Leif şi dacă se vor isprăvi proviziile vor muri de foame în locurile acelea pustii… Dar Torfinn refuză să se întoarcă în Islanda, insistând să-şi continue călătoria spre sud, unde vor afla pădurile, grâul şi viţa de vie. Unul dintre conducătorii de nave refuză să-l urmeze şi făcu cale-ntoarsă spre Islanda; rătăcind drumul, ajunse în Irlanda, unde fu ucis de localnici, iar însoţitorii lui luaţi sclavi.

Sub conducerea lui Torfinn, celelalte două nave îşi Continuară drumul spre sud. Ţărmul pustiu începea să prindă viaţă; de-a lungul lui se înălţau păduri cu arbori înalţi. Mai spre sud, unde pădurile începură să se rărească, Torfinn trimise oameni pe ţărm să cerceteze locurile. Se întoarseră cu veste că în adâncul ţinutului găsiseră grâu sălbatic şi viţă de vie. Torfinn ţinu sfat cu însoţitorii lui şi hotărî să-şi continue călătoria până când vor găsi chiar pe ţărm grâu şi viţă de vie, pentru a nu fi siliţi să pătrundă prea adânc în acel ţinut. Procedară, aşadar, ca nişte

adevăraţi vikingi ce erau, adică oameni legaţi de mare, cărora malul le oferea siguranţă şi scăpare în caz de primejdie.

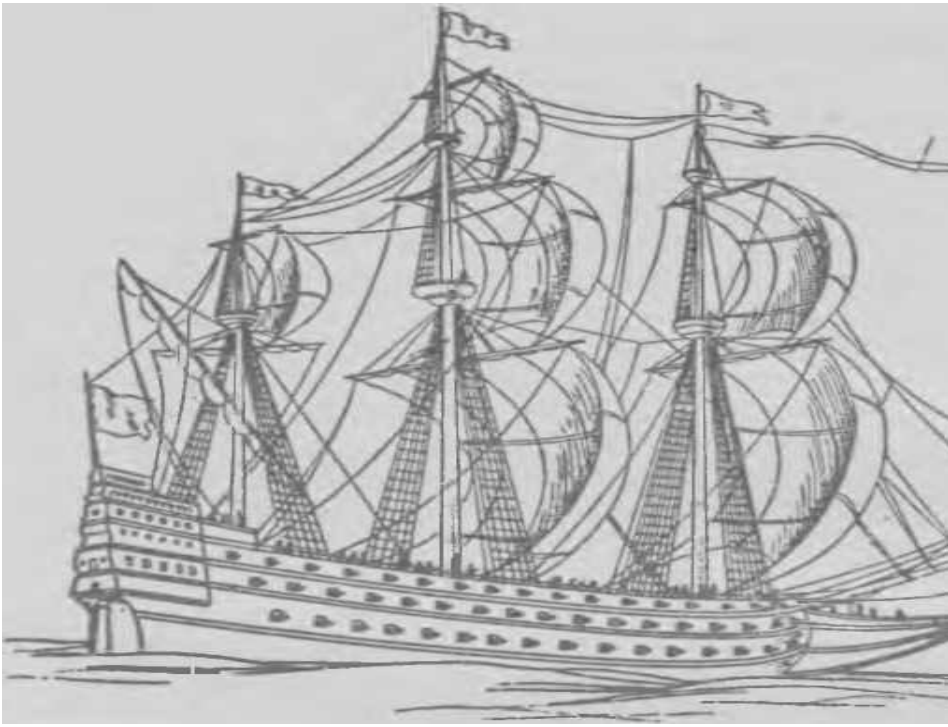
Curând ajunseră şi la ţărmul unde creştea grâu şi viţă de vie: Vinlandul descoperit de Leif Fericitul. Coborâră vitele şi le duseră la păscut, dar navele le lăsară pe apă, şi în primele nopţi dormiră în ele – adevăraţi vikingi, nu se încredeau încă în ţara cea nouă şi nu se simţeau la largul lor decât în drakkar.

Ţinutul era ospitalier. Deşi iama se apropia, vremea era caldă, vitele puteau rămâne şi noaptea sub cerul liber, iar ziua era mai lungă decât în Islanda. (Cercetători mai noi identifică locul unde îşi aşezase Torfinn tabăra cu gura fluviului Sf. Laurenţiu; există serioase motive pentru presupunerea că unii dintre islandezi s-ar fi aventurat până departe în inima ţinutului, urcând cu navele cursul fluviului până la Marile Lacuri. Despre aceasta, cronica lui Snorri nu pomeneşte, însă, nimic.).

După ce se mai obişnuiră cu locul, islandezii îşi construiră colibe de ramuri împletite. Curând se convinseră că nu erau singurii locuitori ai ţinutului: oameni străini dădeau târcoale micii lor colonii. Torfinn porunci să fie lăsaţi în pace deoarece, fiind greu de stabilit câţi erau şi ce arme aveau, orice provocare putea fi primejdioasă. Aşa se face că, atunci când băştinaşii se apropiau (islandezii le spuneau „laponi”), oamenii lui Torfinn se retrăgeau în colibe şi niciodată nu se depărtau prea mult de ţărm.

Aşa-zişii laponi nu păreau să aibă gânduri duşmănoase şi, cu vremea, au început să aducă noilor veniţi vânat şi fructe din interiorul ţinutului; erau uimiţi de armele islandezilor – de securile acelea cu cozile sculptate şi bătute în ţinte de argint, cu tăişurile lucioase care doborau cu atâta uşurinţă copacii. Islandezii nu acceptară să le schimbe pe alte produse: armele erau singura lor apărare. Le dăruiră însă o stofă roşie din care, fiind prea puţină pentru a-şi face cu toţii veşminte, băştinaşii tăiară fâşii înguste cu care îşi înfăşurară capetele.

Într-o bună zi, o întâmplare neînsemnată puse capăt pe neaşteptate acestei convieţuiri paşnice. Era în amurg şi băştinaşii veniră ca de obicei în poiana de lângă colibele islandezilor, unde aprinseră un foc şi începură să danseze. Vikingii urmăreau cu curiozitate dansurile acelea ciudate din jurul focului când, atras pesemne de larmă, unul dintre boii lui Torfinn ieşi din pădure. La vederea vitei, băştinaşii înlemniră de spaimă, apoi când boul începu să mugească, o rupseră la fugă risipindu-se prin pădure. Islandezii făcură haz de întâmplare – niciunul nu se gândi la urmările pe care le-ar putea avea. Băştinaşii nu se mai arătară câteva zile; pe urmă începură a fi zărite iscoade prin împrejurimi. Oamenii lui Torfinn voiră să-i împace, dar cum încercau să se



apropie, băştinaşii piereau fără urmă. Islandezii începură să fie îngrijoraţi, iar Torfinn porunci ca nimeni să nu se depărteze prea mult de ţărm, şi orândui o pază de noapte.

Trecură astfel trei săptămâni. Într-o noapte, colibele fură înconjurate de o mulţime scoţând strigăte sălbatice şi agitând în mâini nişte măciuci puternice. Islandezii se apărară cu îndârjire – dar în ciuda armelor lor mai bune, în zorii zilei, când băştinaşii se retraseră, printre cadavrele ce zăceau în poiană se aflau şi câţiva din oamenii lui Torfinn. Hotărâră atunci să se mute mai spre nord, într-un loc mai uşor de apărat. Dar abia apucară să se aşeze acolo şi unul dintre ei muri în împrejurări ciudate: ucis de o făptură misterioasă cu un singur picior, ne relatează cronica...

îngroziţi, oamenii îi cerură lui Torfinn să-i ducă înapoi în ţara lor, ca să nu piară unul câte unul, răpuşi de o forţă împotriva căreia ştiinţa mânuirii armelor şi bărbăţia sunt neputincioase. Torfinn se împotrivi; le arătă că pământul cel nou e bogat, că vor veni şi alţi fraţi de-ai lor care vor pune stăpânire pe toată ţara. Dar oamenii refuzară să-l asculte; în al treilea an de şedere în Vinland, noua ţară fu părăsită. Dar nu toţi islandezii ajunseră să-şi revadă patria: unul dintre cele două drakkare se rătăci în ceaţă. În Islanda ajunse numai nava în care se aflau Torfinn, soţia sa şi cu micul Snorri – primul copil din părinţi europeni despre care se ştie că s-a născut în Lumea Nouă.

Întoarcerea lui Torfinn stârni dezamăgire. Unii dintre locuitorii Islandei („Ţara gheţurilor) speraseră că, mai devreme sau mai târziu, vor fi chemaţi în ţara cea rodnică, unde creşteau grâul şi viţa de vie – şi iată că unii dintre cei plecaţi nici nu ajunseseră acolo şi alţii pieriseră pe drumul de întoarcere. Totuşi, un normand – tot din neamul neînfricat al lui Erik cel Roşu – porni din nou spre Vinland, împreună cu câţiva prieteni. De soarta lor nu s-a mai aflat nimic. Poate că au pierit într-o furtună pe mare sau poate în luptă cu băştinaşii…

N-au lipsit istoricii care au pus la îndoială cele relatate de Snorri (cronica lui este redactată în jurul anului 1200, prin urmare, la două veacuri după aventuroasele călătorii ale lui Erik şi Torfinn) – argumentele lor principale fiind: mai întâi că răsunetul descoperirii unei alte lumi ar fi trebuit să fie mai puternic în Europa acelor

vremuri, şi în al doilea rând că, dintre ceilalţi cronicari, doar Adam din Bremen (despre care am mai vorbit aici) pomeneşte despre Vinland, şi numai în puţine cuvinte. Aceste obiecţii sunt astăzi înlăturate – Europa (pe întinsul căreia se petreceau atunci mari frământări sociale, provocate şi de marile migraţii ale popoarelor din Răsărit) avea alte preocupări şi de aceea ştirile despre marile călătorii ale normanzilor probabil că nici n-au trecut hotarele ţărilor nordice. Leif şi Torfinn, slujiţi deopotrivă de şansă şi de îndrăzneală, s-au aşezat prin faptele lor în rândul celor cărora istoria le reţine numele la capitolul marilor cutezători care au lărgit orizontul lumii noastre.

Se pare că, mai târziu, alţi temerari au refăcut drumul spre apus al islandezilor. Astfel, o piatră cu o inscripţie runică menţiona o asemenea călătorie, probabil altă încercare decât cele amintite; dar ploile şi vânturile aspre ale Nordului au ros faţa pietrei, ştergând urmele. Mai de curând, în orăşelul american Kensington s-a descoperit o altă piatră cu o inscripţie runică amintind o expediţie din 1354 trimisă de regele Magnus al Norvegiei să caute pe supravieţuitorii unor colonişti normanzi din Groenlanda; „Opt goţi (suedezi – H.M.) şi douăzeci şi doi de norvegieni, în călătorie din Vinland spre apus, ne-am oprit lângă două stânci la câteva zile de drum spre nord de această piatră. Am plecat să pescuim cale de o zi; când ne-am întors am găsit zece oameni plini de sânge şi morţi. Ave, Fecioara Maria,

mântuieşte-ne de rău”. Pe o latură a pietrei se află gravată menţiunea: „Sunt zece oameni de-ai noştri să păzească nava, la paisprezece zile de această insulă. Anul 1368”. Mulţi cercetători sunt de părere că această inscripţie e un fals, deoarece e greu de crezut că în secolul al paisprezecelea o asemenea călătorie ar fi rămas fără ecou.

Nici textul cronicii lui Snorri Sturlesson, n-a scăpat de unele critici (adesea aspre şi chiar nedrepte) şi mai ales de diferite interpretări; printre acestea din urmă, interesantă este cea care se dă în ultima vreme numelui Vinland, care n-ar însemna „Ţara vinului”, ci „Ţara de la graniţă” (adică: „Ţara unde se sfârşeşte oceanul”). Dar despre cronicarul şi poetul Snorri Sturlesson şi creaţia sa, uimitoare pentru acea vreme, va fi vorba şi în cele ce urmează.

11.

EDDA, SAGA ŞI CÂNTECELE SCALZILOR: PRIMELE „POVESTIRI CU PIRAŢI” DIN LITERATURA UNIVERSALĂ

Vechile cântece nordice, adunate în culegerea cunoscută sub numele de *Edda,* constituie – alături de *sagas* – cel mai cuprinzător monument al creaţiei literare germanice, de asemenea unul dintre izvoarele principale de cunoaştere a organizării sociale şi felului de viaţă al vechilor locuitori din ţările nordice.

Edda îşi are istoria ei scrisă – care începe de

pe la mijlocul veacului al şaptesprezecelea, când episcopul islandez Bryniolf Sveinsson a găsit un pergament scris cu caractere latine şi cuprinzând douăzeci şi nouă de cântece, pe care l-a intitulat „Edda Saemundi”, deoarece credea că are de a face cu opera culeasă de Saemund Vigusson (în jurul anului 1100). Mai târziu, ea a fost atribuită lui Snorri Sturlesson, cronicar, savant, bărbat de stat şi poet. De fapt, atât Saemund cât şi Snorri au folosit cânturile Eddei în opera lor, dar este astăzi unanim acceptată teoria că autorul manuscrisului descoperit de episcopul islandez (manuscrisul se află astăzi în biblioteca regală din Copenhaga, sub numele de „Codex regius”) este probabil un mic nobil de ţară, care a însemnat cântecele culese de la scalzi.

Avem, aşadar, a face cu două opere distincte: Edda veche, în versuri, anonimă – şi Edda nouă, în proză, redactată de Snorri Sturlesson prima datează (probabil) din secolul al doisprezecelea, cea a lui Sturlesson din primii ani ai celui următor. Dar cântecele Eddei (vechi) – de o simplitate grandioasă, fidele vechii tradiţii nordice şi toate de concepţie păgână – sunt mult mai vechi decât data redactării lor; de pildă, unele dintre cântecele despre eroi (cele despre Sigurd, Etzel-Atila, Hamdir ş.a.) datează toate din jurul anului 500 en. În afară de cântecele despre eroi şi despre zei, toate cu pronunţat caracter epic, Edda veche mai cuprinde blesteme, descântece, formule magice, sfaturi practice, redactate în limba veche norvegiană şi compuse în metri antici.

Cealaltă Edda, a lui Snorri Sturlesson – redactată de un erudit, posesor al unei culturi cu totul uimitoare pentru acea vreme – constituia o încercare de a lega tradiţiile nordului scandinav de antichitatea clasică, ea împleteşte evenimentele reale, istorice, cu elemente de ficţiune, fantastice. Fugarii din Troia, povesteşte Snorri, după ce au fost înfrânţi de greci, au pribegit pe mări până ce norocul le-a scos în cale ţărmurile necunoscute ale Nordului: prin urmare, scandinavii sunt urmaşii troienilor şi moştenitorii civilizaţiilor egeice! Afirmaţie eminamente fantastică. Dar, privită din punctul de vedere al temei noastre, ne îndeamnă la stabilirea analogiei dintre metodele piraţilor cilicieni (Tarsus, capitala Ciliciei nu era prea depărtată de Troia – ambele pe coasta stâncoasă a Asiei Mici) şi strandhugul vikingilor…

Edda nouă cuprinde şi un tratat de poezie („scalda”) cu exemplificări din poeţii acelei vremi, tratat, alcătuit, se pare, în întregime de către Snorri Sturlesson. Poezia scaldă este totdeauna scrisă pe o temă dată şi preamăreşte faptele unor eroi, regi sau nobili, într-o limbă îngrijită, dar uneori încărcată de prea multe metafore.

Iată cum descrie Thorijorn Hornklofi – unul dintre scalzii care au cântat faptele eroice ale lui Harald Harfaarger regele unificator al Norvegiei – bătălia din fiordul Hafr:

În Hafr-fiord se-adună drakkare setoase de luptă.

Cu borduri măiestru sculptate, cu capete mari de balauri.

Se pregăteau acum regii pe Harald-viteazul să-nfrunte;

Sclipeau în bătaia luminii, puternice scuturi şi suliţi.

Iar spade aduse din Sud, scântei slobozeau din oţele.

Semeţii războinici cu blănuri de lup azvârlite pe umeri.

Cu strigăt cumplit însoţind zăngănitul de arme.

Deschiseră lupta.

Crâncen scrâşneau oţelul pe scuturi şi ploaie de pietre-ncepuse.

Iar crunţii balauri ai mării făceau să vuiască adâncul.

Şi fură învinşi de Harald viteazul, acel ce jurase

Că-i va învăţa să cunoască supunerea faţă de dânsul.

Duşmanii rămaşi în viaţă, în fugă îşi caută scăparea

Şi grabnic vâslesc înspre larg; departe rămâne fiordul.

Literatura şi filmul de aventuri, benzile de desene animate şi (mai recent) serialele de televiziune au găsit o sursă de inspiraţie foarte bogată în vechile legende nordice. Saga este relativ târzie; ea s-a născut în Islanda unde

normanzii – mai întâi vikingul Naddoor, apoi suedezul Garðar Svararson şi norvegianul Floki Vilgerdarson – au ajuns abia în a doua jumătate a veacului al nouălea.

Legendele nordice, cântecele scalzilor şi cronicile (cum este cea a lui Saxo Grammaticus) sunt primele manifestări literare în care piraţii sunt de multe ori eroii principali – ele se află, de altfel, la originea majorităţii producţiilor literare şi cinematografice din acest domeniu, care au popularizat în cele cinci continente numele unor eroi ca Ragnar, Helgo, Sven Barbă despicată, Haldan, Olo cel Sprinten, Erik, Uraggim, Ebbo, Harald Dinte albastru, Godvin ş.a.

Aşa este povestea neînfricatului viking Helgo (Helgi), fiul regelui Huidan şi fratele regelui Karl, şi a luptelor sale împotriva venzilor (populaţie slavă dintre cursul mijlociu al Vistulei şi cursul superior al Elbei), saxonilor şi a longobarzilor – lupte despre care relatează două cânturi ale Eddei. Helgo a pornit din fiordul Roskilde, unde îşi avea reşedinţa, a urcat cu drakkarele sale pe Elba, până la Stade, şi a distrus întreaga flotă a principelui saxon Hunding care se pregătea să atace Danemarca. Apoi a pornit spre insula Thor-o, unde se afla castelul prinţesei Thora, pe care l-a cucerit. Ca şef al expediţiei, îi revenea ca pradă şi prinţesa-fecioară, care apoi a dat naştere unui copil… Mai târziu, Helgo a renunţat la tron în favoarea fratelui său şi a pornit pe mare. Se pare că a descoperit şi câteva ţărmuri depărtate şi necunoscute până atunci (după cum ne informează

Saxo).

Şi mai este povestea fraţilor Haldan şi Harald. Primul era rege al Danemarcei, dar a renunţat la tron şi a pornit, împreună cu fratele său, să colinde mările în căutare de pradă. Harald a nimerit în imperiul lui Carol cel Mare unde, impresionat de viaţa civilizată şi de bisericile monumentale, s-a creştinat, şi, cu ajutorul lui Ludovic cel Pios, s-a întors în patrie devenind primul rege creştin al Danemarcei. Fratele său Haldan a rămas pirat până la sfârşitul vieţii, fiind eroul a numeroase întâmplări aventuroase.

Legenda ne vorbeşte şi despre cel mai mare vânător de piraţi din Marea Nordului, anume Olo cel Sprinten care, trimis de tatăl său să cureţe apele Norvegiei de piraţi, iese învingător în nu mai puţin de şaptezeci de bătălii navale şi distruge drakkarele unor vikingi renumiţi ca Huirvill, Thorwill, Neff, Retuart, Erand şi alţii. Rămas singur stăpân pe mare, Olo se căsătoreşte cu fiica regelui Rieg al Suediei şi se încoronează rege al Danemarcei. Monarh nespus de crud şi sângeros, este ucis de supuşii săi.

O altă legendă relatează întâmplările aventuroase ale vikingului Uraggim din Suedia, care o iubea pe Asura, frumoasa fiică a regelui Frotho al Danemarcei. Pentru a căpăta mâna ei, a colindat mările şi ţărmurile până departe, cucerindu-şi faima prin fapte de arme. Saxo Grammaticus ne povesteşte că din căsătoria lui Uraggim cu frumoasa Asura s-au născut doisprezece fii, care au devenit cu toţii piraţi, dar

până la urmă alţi doi vikingi, pe nume Hialmer şi Ararod, i-au trimis pe toţi în Wallhalla, unde Odin îi primeşte şi-i ospătează în petreceri pe eroii căzuţi în luptă…

Scene de groază cuprinde povestea piratului Roetho, care nu se mulţumea să-şi ucidă victimele, „ci tortura şi schingiuia prizonierii cu cea mai mare cruzime ce se poate închipui şi care nici nu poate fi descrisă”, după cum ne spune Saxo. Acelaşi Saxo descrie, de pildă, cum Roetho lega un picior al victimei de o stâncă, iar celălalt picior de trunchiul unui arbore îndoit, apoi dădea drumul copacului care rupea trupul prizonierului în două. În cele din urmă, prinţul norvegian Borchat reuşeşte să-l ucidă pe cruntul Roetho, găsindu-şi şi el moartea în cursul luptei.

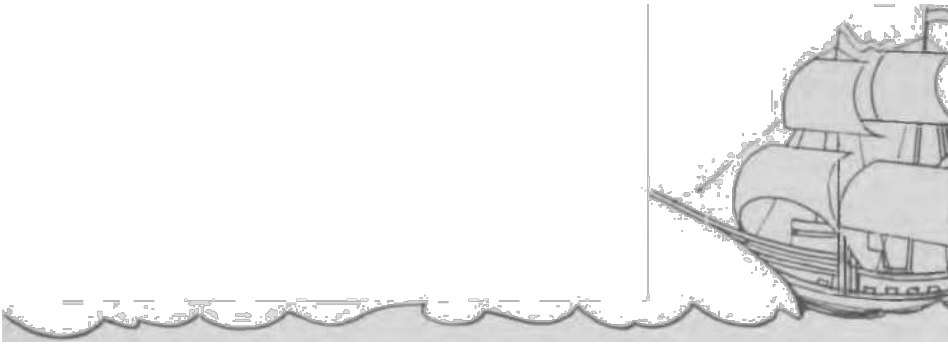
Femeile joacă un rol însemnat în literatura populară nordică. Una dintre cele mai cunoscute eroine este prinţesa-pirat Altilda sau Alfilda) care-l iubea pe prinţul Alf, fiul regelui danez Sivard. Cum mama ei se opuse căsătoriei, Altilda plecă pe mare cu un drakkar al cărui echipaj se compunea din fete pricepute în mânuirea armelor şi curând deveni vestită pentru temeritatea ei. La rândul lui, prinţul Alf îşi alese un echipaj de războinici încercaţi şi porni să organizeze expediţii piratereşti, ascunzându-şi însă cu grijă identitatea. Iar ceea ce era firesc să se întâmple, s-a întâmplat: cele două nave de pradă se întâlniră în larg. La prora uneia, Altilda, cu scutul în faţă şi cosiţele blonde fluturând în vânt – la prora celeilalte frumosul prinţ Alf. Când cele două

drakkare se abordară, în loc să pornească la luptă sângeroasă, cei doi conducători, recunoscându-se, se îmbrăţişară, după care echipajele sărbătoriră o nuntă în cel mai autentic stil viking…

Saga ne povesteşte apoi despre prinţesa norvegiană Sela, care purta straie bărbăteşti şi conducea echipajul unui drakkar temut pe toate mările Nordului; despre surorile Russila şi Stikla, care terorizau cu drakkarul lor coastele frizone; despre fiica fiorosului pirat Godvin, pe nume Ghita, care a ajuns regină a Angliei şi despre multe alte femei curajoase care au pornit pe „drumul lebedelor” – cum numeau nordicii cărările mişcătoare ale mării – practicând abordajul, strandhugul şi toate celelalte mijloace inerente îndeletnicirii de pirat, cu nimic mai prejos decât bărbaţii.

După cum am arătat, multe din povestirile din edda, saga şi cântecele scalzilor – în care se împletesc elemente mitologice cu realităţi istorice şi sociale – sunt primele „povestiri cu piraţi” din literatura universală. Mai târziu, numeroşi scriitori şi scenarişti vor aborda această temă atrăgătoare, iar unii dintre ei vor folosi în opera lor chiar personajele şi întâmplările aventuroase din cronicile lui Snorri şi Saxo, ale căror nume au fost pe nedrept date uitării.

NORVEGIA
Oslo
SKAGERRAK
Skagen
SUEDIA
M. NORDULUI
DANEMARCA
Copenhaga
Lund
Malmö
Flensburg
Sylt
Amrum
Helgoland
Föhr
Cuxhaven
Lübeck
Hamburg
Borkum
Norderney
Emden
Stade
Bremen
Texel
Helder
Groningen
Haarlem
Amsterdam
Haga
Rotterdam
OLANDA
GERMANIA
Ostende
Gent
Breda
BELGIA
Calais
Dover
Hastings
Wight
Portsmouth
Poole
Exmouth
Bristol
Londra
Yarmouth
Grimsby
Liverpool
Tynemouth
Glasgow
Edinburgh
ANGLIA
N

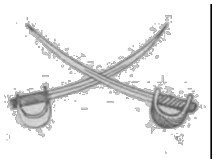


III

URMAŞII VIKINGILOR: PIRAŢII BALTICI ŞI HANSEATICI

Krieg, Handel und Piraterie, Dreieinig sind sie, nicht zu trennen. Mefisto, în *Faust* (II, 5) de Goethe

(„Război, negoţ, piraterie, Treime sunt, de nedespărţit”)



1.

CULTUL LUI SWANTEWIT, IDOLUL PIRAŢILOR DIN ARKONA

După ce în ţările din nordul Europei s-a instaurat orânduirea feudală, expediţiile vikingilor s-au rărit şi şi-au pierdut treptat forţa de şoc. Modestul jarl aduna în jurul lui câţiva prieteni pricepuţi în navigaţie şi în mânuirea armelor, pornea la drum cu drakkarul şi jefuia vasele sau ţărmurile întâlnite în cale, după care, încărcat de pradă, se întorcea în fiordul lui – aceasta se numea piraterie. Regele, însă, aduna o flotă uriaşă şi pornea să prade ţări întregi apărate de alte flote; aceasta se numea război…

Totuşi, ar fi o mare greşeală să ne închipuim că în acele vremuri (este vorba de primele veacuri ale mileniului nostru) pirateria a dispărut cu totul de pe mările nordice şi că galerele încărcate de mărfuri ale negustorilor navigau în deplină siguranţă – ea n-a dispărut, ci s-a mutat doar către Răsărit, în părţile locuite de slavii baltici. Aceştia fuseseră multă vreme în contact cu normanzii, de la care deprinseseră unele obiceiuri… în ce priveşte pirateria,"… învăţaseră mult de la vikingi, şi chiar îi întrecuseră", după cum ne asigură un foarte competent cercetător (Walther Vogel: *Geschichte der deutschen Seeschijfahrt,* Berlin, 1969 – „Istoria navigaţiei maritime germane").

Slavii baltici au fost vreme de veacuri parteneri comerciali ai normanzilor. După

consolidarea relaţiilor feudale în ţările nordice, neguţătorilor slavi li se puseră diferite restricţii în oraşele comerciale în care predomina populaţia de origine germanică; este unul dintre motivele pentru care aceşti neguţători începură să organizeze expediţii piratereşti având drept scop capturarea mărfurilor ce se transportau pe Baltica.

Una dintre cele mai puternice cetăţi ale piraţilor baltici se afla la Arkona (în slavă: Urkan), pe insula Rügen. De aici, pe vânt favorabil era cale de un ceas până la ruta maritimă ce unea Riga cu Lubeck şi pe care circulau navele comerciale germane şi olandeze. Piraţii de la Arkona erau din neamul rănilor şi nu trecuseră la creştinism; ei îl sprijiniseră pe Cruto, ultimul cneaz slav al Lubeckului, şi se refugiaseră aici după ce principii creştini le distruseseră (în 1068 sau 1069) sanctuarul de la Rethra. Pe o stâncă de calcar, înaltă de patruzeci şi şase de metri, îşi clădiseră cetatea şi templul închinat lui Swantewit. Cetatea avea ziduri groase şi înalte, fiind apărată din trei părţi de stânca abruptă. În faţa templului situat la extremitatea nordică a stâncii se ridica, înaltă de nouă metri, statuia lui Swantewit, idolul păgân căruia i se închinau piraţii răni.

Cât de veche este aşezarea de pe impunătoarea stâncă de la Arkona nu se ştie; ea datează în orice caz dinaintea distrugerii sanctuarului de la Rethra. Unii cercetători mai noi (înzestraţi cu multă fantezie) au emis ipoteza interesantă că „Insula chihlimbarului” de care

vorbeşte în jurnalul său Pytheas din Massilia ar fi insula Rügen, iar „Stâncile de argint” ar fi Arkona; renumitul geograf şi explorator antic arată că, încă pe vremea aceea (aşadar cu patru veacuri înainte de era noastră), locuitorii acelor ţărmuri şi insule nordice plecau cu navele lor în pelerinaj să-şi celebreze acolo ritualurile în cinstea zeilor.

Istoria ceva mai nouă a Arkonei prezintă mai puţine lacune. Ştim că danezii au încercat de trei ori s-o cucerească (în 1136,1159, şi 1166), fiind de tot atâtea ori respinşi. Abia în cursul expediţiei întreprinsă de regele Waldemar I, în anul 1168 (la exact un veac de la căderea celeilalte cetăţi-sanctuar, Rethra), un războinic danez a descoperit că, sub turnul porţii, solul cedase datorită eroziunii, astfel încât se formase acolo o grotă. Cu ajutorul unor suliţi şi funii, danezii au confecţionat o scară, căţărându-se până la grotă şi, folosind şomoioage de câlţi îmbibate cu smoală şi tufe uscate, reuşiră să dea foc porţii. Focul cuprinse şi parapetul lemnos de pe coronamentul zidurilor, astfel că piraţii, care nu aveau apă în interiorul cetăţii, fură nevoiţi să înceapă negocieri.

Regele Waldemar nu le puse condiţii grele: ranii trebuiau să-i elibereze pe captivi, să treacă la creştinism şi să distrugă idolul căruia i se închinau. Nu le puse nici măcar condiţia să cedeze zece la sută din veniturile lor bisericii, după cum era obiceiul – episcopul danez Absalon preferă să-i plătească pe preoţi din buzunarul lui decât să şi-i facă din nou duşmani pe periculoşii piraţi din Arkona.

Se pare însă că renunţarea la vechiul cult şi distrugerea idolului lor a fost pentru ei o grea lovitură, căci iată ce povesteşte în cronica lui acelaşi Saxo Grammaticus: „... iar a doua zi, doi nobili danezi, pe nume Esbernus şi Suno, primiră de la rege porunca să prăbuşească în adâncuri statuia zeului. Ei smulseră vălurile ce acopereau acel chip sacrosanct şi porunciră oamenilor lor să folosească securile, dar să bage bine de seamă ca nu cumva să fie striviţi de greutatea uriaşă a acelei mase ce se prăbuşea, căci astfel ar fi apărut ca victime ale răzbunării zeului. Toată populaţia cetăţii se adunase în jurul templului şi aştepta ca Swantewit (căci aşa îi spuneau ei zeului) să pedepsească într-un fel îngrozitor pe cei ce se încumetau la asemenea nelegiuire. Dar statuia, retezată cam în locul unde se află partea de jos a fluierelor picioarelor, se prăbuşi cu zgomot, oprindu-se în peretele templului. Ca s-o poată scoate de acolo, Suno porunci să fie dărâmat acest zid. Uriaşa sculptură de lemn căzu cu zgomot la pământ. Duhul rău care sălăşluia în ea ieşi dinăuntru sub forma unei fiare întunecate şi fugi dispărând într-o clipită din ochii mulţimii adunate împrejur. Pe urmă, când li se porunci locuitorilor cetăţii să lege funii în jurul idolului de lemn şi să-l tragă afară, aceştia se împotriviră, căci încă mai aveau vechea lor credinţă şi se temeau. Treaba aceasta trebuie să fie îndeplinită cu ajutorul unor captivi şi a unor străini care veniseră cu negoţ în cetate... Statuia a fost târâtă până în tabără, iar ostaşii se adunară în jurul ei şi mult se minunară...

Către seară, bucătarii se apucară şi sparseră cu securile idolul detronat, până îl făcură vreascuri şi surcele, după cum aveau nevoie pentru vetrele lor”.

Astfel a sfârşit Swantewit (numele e totuşi de origine germanică: „Alb ca lebăda”), căruia i se mai spunea „Idolul Stâncii-de-Cretă” şi „Stăpânul Mării Răsăritene”, sub cazanele trupelor de ocupaţie daneze. Dar odată cu el n-a sfârşit şi pirateria din Baltica; dimpotrivă, unele condiţii economice – între care comerţul înfloritor al oraşelor făcând parte din liga hanseatică – au făcut ca în aceste părţi ale Europei pirateria să fie practicată pe scară largă în veacurile al treisprezecelea şi al paisprezecelea. Dar despre Rügen, insula calcaroasă pe care se afla Arkona, vom mai vorbi pe larg în legătură cu Stortebeker, unul dintre cei mai mari piraţi ai vremii sale.

2.

MISTERUL „DRAGONULUI DE AUR” DIN GAND

Normanzii încetează de a mai fi piraţi din perioada în care ţările nordice se unifică sub conducerea unor regi, trec la creştinism şi adoptă organizarea socială feudală; acest proces a fost mai rapid în ducatul Normandiei – Robert Guiscard şi Robert Diavolul erau, după cum arătam mai înainte, seniori feudali tipici – şi mai lent în ţările nordice. Istoria reţine chiar numele unor regi şi jarli scandinavi care şi-au păstrat

până târziu, la două şi chiar trei veacuri după ce creştinismul a fost adoptat în ţările lor ca religie oficială, unele instituţii tradiţionale normande – de pildă, îmbinarea ritualului creştin cu elemente păgâne amintind de cultul lui Odin – iar ocazional practicau şi strandhugul după vechiul obicei al vikingilor. În această privinţă este caracteristic pelerinajul întreprins, în anul 1107, de regele Sigurd al Norvegiei. Să vedem cum s-a desfăşurat pioasa călătorie către „locurile sfinte” a acestui rege creştin.

În toamna acelui an, şaizeci de corăbii, având la bord câteva mii de oameni, ridicară ancora pornind către „ţara sfântă”. Primul popas îl făcură la Londra, unde rămaseră să ierneze ca oaspeţi ai regelui Henric I (fiu al lui Wilhelm Cuceritorul). Negustori pricepuţi, normanzii schimbară mărfurile aduse cu ei (blănuri de urs, colţi de morsă) cu merindele trebuincioase îndelungatei călătorii.

În primăvară, norvegienii îşi reluară călătoria, înfruntară o furtună puternică, zăboviră câtva timp pe ţărmul francez şi în toamnă ajunseră în Galicia (în nordul Spaniei), unde Sigurd intenţiona să ierneze. Dar aici normanzii nu mai găsiră bunăvoinţa cu care fuseseră întâmpinaţi în Anglia – Galicia se resimţea greu de pe urma deselor incursiuni ale arabilor (sarazinilor) şi ale piraţilor din Nord, şi de pe urma luptelor neîncetate dintre seniorii locali. Aşa se face că, pentru mărfurile oferite de normanzi, localnicii nu aduseră provizii pentru schimb. Atunci, Sigurd,

după vechiul obicei al strămoşilor să-i vikingi, hotărî să ia cu sabia ceea ce nu putuse obţine prin bună înţelegere. Iar oamenii săi, în egală măsură negustori şi piraţi, nu stătură mult în cumpănă, jefuiră câteva aşezări, încărcară pe navele lor tot ce se putea transporta şi – după cum cerea tradiţia strandhugului – dădură foc satelor. Apoi porniră mai departe în cucernicul lor pelerinaj…

În largul coastelor Portugaliei de astăzi, flota scandinavă întâlni o flotă arabă alcătuită din şaptezeci de corăbii. Piraţii din Nord se întâlneau cu cei din Sud (despre care vom vorbi mai departe pe larg). Cronica nu ne dă amănunte cu privire la bătălia navală care a avut loc atunci, în toamna anului 1108, între cele şaizeci de nave norvegiene şi cele şaptezeci de nave sarazine, dar este lesne să ne închipuim încleştarea pe viaţă şi pe moarte între aceşti tâlhari ai mărilor, specializaţi în abordaje şi în jafuri. Piraţii din Nord obţinură o victorie categorică: numeroase nave arabe fură incendiate sau scufundate, opt dintre ele, pline de mărfuri scumpe, fură capturate de războinicii scandinavi ai regelui Sigurd şi numai câteva abia reuşiră să scape cu fuga.

La trecerea Gibraltarului, flota norvegiană întâlni din nou câteva nave ale piraţilor sarazini, pe care le împrăştie fără greutate. În insulele Baleare, piraţii regelui Sigurd nici nu mai încercară să negocieze: trecură populaţia prin foc şi sabie, luară tot ce socoteau că le poate fi de folos şi porniră spre Italia. Aci, găsind oameni din ţările nordice care se stabiliseră în Sicilia încă din

anul 1043, zăboviră mai multă vreme în petreceri şi veselie. În sfârşit, porniră la drum către Palestina unde ajunseră cu bine. Acoperiră de daruri pe regele Balduin (regatul Ierusalimului fusese întemeiat în 1099 de către cruciaţi) şi-şi petrecură acolo toată iarna, luând parte la mai multe lupte cu musulmanii. În primăvară, normanzii regelui Sigurd porniră spre Bizanţ.

În ciuda puternicelor reminiscenţe de viking pe care le vădea în firea lui, regele Sigurd era un mare iubitor de fast – ca orice monarh feudal. De aceea îşi pregăti o intrare spectaculoasă în capitala imperiului bizantin; cele şaizeci de nave cu vele purpurii se înşirară una după alta, într-o ordine perfectă, iar corturile multicolore şi bogat împodobite creau impresia unei procesiuni ieşite din lumea de basme a Orientului. La rândul său, Alexios I Comnenul, împăratul Bizanţului, nu se lăsă nici el mai prejos în ceea ce priveşte ospitalitatea şi fastul caracteristice lumii bizantine: în cinstea lui Sigurd au fost organizate jocuri de circ şi mari serbări în palatul imperial.

Dar atât regele Sigurd cât şi împăratul Alexios erau oameni foarte practici. Aşa se face că între cei doi monarhi se încheiară şi unele afaceri negustoreşti: Sigurd îşi vându flota împăratului pe o sumă respectabilă şi hotărî să se întoarcă în Norvegia pe uscat. Împăratul Alexios, iubitor şi protector al artelor, preocupat în permanenţă să înfrumuseţeze Bizanţul, porunci ca „Balaurul de aur” (de fapt, de bronz aurit) care împodobise prova navei lui Sigurd, să fie desprins de la locul

său şi aşezat pe unul dintre turnurile bisericii Sf. Petru din oraş.

Prea multă vreme n-a stat dragonul lui Sigurd în Bizanţ – se pare că avea şi el nostalgia depărtărilor, ca meşterii nordici care-l făuriseră. Pe unde a rătăcit nu se ştie, dar astăzi se află pe turnul primăriei din Gand (în Flandra), unde locuitorii oraşului sunt foarte mândri de el. Nu se cunosc împrejurările în care a ajuns în Flandra – dintre zecile de ipoteze, unele foarte năstruşnice, mai plauzibilă pare a fi cea după care ar fi fost cumpărat de către negustori hanseatici, probabil că încă înainte de căderea Constantinopolului sub turci.

Şi iată că balaurul lui Sigurd, vechi de aproape un mileniu, aurit cu grijă la fiecare trei sau patru decenii, a devenit un fel de semn iconografic al Gândului, oraş situat într-o ţară ale cărei ţărmuri erau adesea pustiite de strămoşii vikingi ai aceluiaşi Sigurd, cu drakkarele lor purtând aceiaşi dragoni la proră…

3.

ROGER DE FLOR: UN PIRAT AJUNGE „ÎMPĂRAT AL ROMANILOR”.

Dacă piraţii din Arkona nu depăşeau, în general, Canalul Mânecii, limitându-şi activitatea la mările de la miazănoapte, câţiva dintre urmaşii lor au refăcut cele mai vaste itinerare ale vechilor vikingi, semănând teroarea până pe ţărmurile

Mediteranei şi în Asia Mică, aceasta, din urmă fiind pe atunci provincie a Imperiului bizantin. Rudiger Blum era fiul dresorului de şoimi al împăratului german Frederic al II-lea, cu care a venit în Sicilia. Mai târziu, bătrânul şoimar a intrat în serviciul lui Konradin, regele Siciliei, şi a fost executat prin decapitare împreună cu el, la Neapole, în 1268. Mama lui Rudiger se trăgea dintr-o familie nobilă din Brindisi (în sudul Italiei) şi de aceea şi-a schimbat numele în de Flor în germană: Blume „floare”. Rudiger Blum, devenit Ruggero de Flor, a crescut în sărăcie, deoarece proprietăţile familiei fuseseră confiscate din ordinul lui Carol de Anjou, ca de altfel toate proprietăţile aparţinând partizanilor lui Konradin.

La vârsta de zece ani, este ucenic pe o corabie comercială a cavalerilor templieri, la cincisprezece ani este marinar, la douăzeci este primit în ordinul templierilor, iar la douăzeci şi cinci i se dă comanda galerei cu pânze „Şoimul” şi participă la bătălia navală de lângă Acra (în Siria) împotriva sarazinilor. Cavalerii nu reuşesc să reziste atacurilor repetate ale armatei sarazine, astfel încât hotărăsc să evacueze populaţia civilă din oraş. Numeroase doamne din nobilime aleg anume „Şoimul”, deoarece de Flor trecea drept cel mai priceput căpitan. Dar tânărul nostru nu reuşeşte să reziste tentaţiei şi le jefuieşte pe respectivele doamne de bijuteriile lor, după care le debarcă la Marsilia, iar el se îndreaptă spre Genova, unde putea să vândă pe preţ bun prada.

Evident că după această acţiune eminamente

pirateresc㠂, de Flor nu se mai putea întoarce în patria sa adoptivă; de altfel, împotriva lui se emisese şi o scrisoare papală care, împreună cu jefuirea doamnelor din Acra, îi consolidară renumele. Aşa se face că nu i-a fost deloc greu să strângă în jurul lui o mână de oameni hotărâţi care, întocmai ca şi el, preferau viaţa aventuroasă pe întinsul mărilor: Fernando Ximenes, Berengar d'Etenca, de Roccaforte şi alţii. Aceşti mici nobili de ţară îşi menajară la început conştiinţele lor de creştini, atacând şi prădând doar navele „necredincioşilor" – aşadar, ale sarazinilor. Cu alte cuvinte, luau ca pradă mărfurile pe care, la rândul lor, piraţii sarazini le capturaseră de pe vasele comerciale veneţiene şi genoveze. Din când în când mai jefuiau şi câte o regiune de coastă, având grijă ca mai întâi s-o declare „teritoriu făcând parte dintr-o ţară inamică". Mica flotă pirateresc㠂, în frunte cu „Olivetta", nava-amiral de sub comanda lui de Flor, ajunse curând să terorizeze întregul bazin mediteranean.

Între timp, situaţia politică din Italia suferise schimbări însemnate. În 1296 pe tronul Siciliei se suise Frederic al II-lea de Aragonia, care se afla în permanentă duşmănie cu Carol al II-lea al Neapolelui şi cu papa Bonifaciu al VIII-lea. Navele lui de Flor constituiau o forţă apreciabilă nu atât prin numărul lor, cât prin iscusinţa şi experienţa oamenilor aflaţi, prin însăşi îndeletnicirea lor, într-o luptă continuă. De aceea, n-a surprins pe nimeni faptul că Frederic i-a oferit lui de Flor titlul de amiral şi l-a ridicat la rangul de consilier de

coroană. Şi n-a surprins pe nimeni că de Hor a acceptat: acum avea prilejul să se răzbune pe cei din neamul de Anjou, care-i uciseseră tatăl şi-i confiscaseră averea. Este perioada în care activitatea lui de Hor este numai pe jumătate piraterească: pe de o parte, arborând pavilionul regatului Siciliei, flota lui se ivea în faţa coastelor Neapolelui, Pisei, Provencei, atacând navele comerciale duşmane pentru a umple visteria Siciliei – pe de altă parte, întreprindea raiduri piratereşti pe cont propriu în apele Genovei, ale Spaniei şi Africii de Nord, atacând navele fără a ţine seama de pavilionul pe care acestea îl arborau.

Pacea de la Messina îl absolvi pe proaspătul amiral şi consilier de coroană de orice sancţiuni ale actelor sale piratereşti. Totuşi, marele maestru al ordinului său îl somă pe „fratele Roger” (dacă Rudiger se transformase pentru sicilieni în Ruggero, acest din urmă nume devenise pentru templieri Roger) să-şi ceară demiterea. Drept urmare, de Hor se adresă altor protectori, pe care îi găsi în Bizanţ.

Imperiul bizantin se afla în vremea aceea pradă unor mari frământări, împăratul Andronic al II-lea; „… om îngăduitor, instruit, bun orator, era cu toată înfăţişarea lui mândră, de o slăbiciune incurabilă şi lăsa ca toate să se desfăşoare la întâmplare. Astfel, în jurul lui domnea dezordinea cea mai de neînchipuit…” (Charles Diehl în ale sale „Figuri bizantine”) – iar împărăteasa Irina (de fapt: Jolanda de Montferrat, trăgându-se dintr-o

veche familie din Apus) era un „… suflet ambiţios şi neastâmpărat”. Dinspre Răsărit imperiul era asaltat de turci, dinspre Apus de veneţieni, iar piraţii din Candia şi Eubeea reuşiseră să paralizeze în bună parte negoţul dintre Bizanţ şi coloniile sale.

De Flor se hotărî să profite de şansa ce i se oferea şi puse, printre altele, următoarele condiţii: un titlu ducal, mâna unei prinţese din familia imperială şi solda pe patru luni înainte pentru cei două mii de oameni ai săi, şi anume, o uncie de aur pentru Fiecare simplu soldat sau marinar şi două până la patru uncii pentru ceilalţi. (O socoteală destul de simplă ne va arăta că aceasta reprezintă mai mult de o sută de kilograme de aur, pentru acea vreme o sumă respectabilă.) Condiţiile lui au fost acceptate imediat. Pe de altă parte, Frederic al Siciliei a fost atât de bucuros să scape de acest aliat sângeros şi dominator totodată, încât a aprovizionat ceata de femei şi copii ai mercenarilor – care însoţea flota ce naviga de-a lungul ţărmurilor – cu pâine, brânză şi came, precum şi cu o mică sumă de bani.

Nici nu apucase de Flor să pornească la drum şi iată că în portul Licata (în sudul Siciliei, lângă Agrigento), îl întâmpină o navă imperială bizantină şi o delegaţie îi înmânează contractul sub forma unei bule de aur semnate de împărat, împreună cu ridicarea sa la rangul unui megaduca (mare duce). Cronicarul Muntamer care ne-a lăsat descrierea drumului, ne asigură că „Dumnezeu le-a dat vânt favorabil” şi după ce au oprit în insula

Corfu, pe care au jefuit-o în treacăt (!), au sosit în portul Malvasia (în peninsula Laconia din Grecia), unde au fost primiţi cu mult fast şi unde li s-a remis jumătate din solda cuvenită. A doua jumătate au primit-o la sosirea în Bizanţ.

Garda personală a proaspătului megaduca – războinici în armuri strălucitoare, înarmaţi până în dinţi – făcu mare impresie la Bizanţ. Iar el însuşi făcu mare impresie asupra tinerei (avea numai şaisprezece ani) prinţese Maria, cu care se căsători scurtă vreme după aceea. Nunta dintre Maria, odraslă a vechii familii princiare a Paleologilor şi Roger de Flor, mercenar, pirat şi fiu al unui dresor de şoimi, s-a desfăşurat cu fastul caracteristic curţii bizantine şi a durat zile şi nopţi în şir. Oamenii mirelui au sărbătorit şi ei, în felul lor, evenimentul – şi străzile Constantinopolului „... răsunau de strigătele oamenilor atacaţi, ale femeilor violate şi de gemetele muribunzilor”, după cum ne asigură un cronicar, ceea ce displăcu din cale-afară gazdelor şi mai ales prinţului moştenitor Mihail (care, de fapt, împărţea cu tatăl său tronul). Nici negustorii şi bancherii genovezi, care se bucurau de mare cinste la Bizanţ, nu-l vedeau cu ochi buni pe de Flor: când i-au cerut acestuia cei douăzeci de mii de ducaţi, pe care-i primise în Italia sub formă de împrumut pentru a-şi echipa soldaţii, piratul (acum mare duce bizantin) s-a mulţumit să dea din umeri, iar locotenenţii săi începură să se uite cu jind şi totodată ameninţători la magaziile ticsite de mărfuri ale genovezilor...

Dar iată că dinspre marginile răsăritene ale imperiului sosiră veşti îngrijorătoare: turcii înaintau dinspre Anatolia. Venise vremea ca Roger de Hor să arate ce putea. În frunte cu nava-amiral, flota mercenarilor porni în întâmpinarea turcilor. În marea bătălie ce se dădu lângă Arta (vechea Ambrakia, în Epir) turcii suferiră o înfrângere categorică; după terminarea bătăliei, toţi musulmanii rămaşi în viaţă şi trecuţi de vârsta de zece ani fură măcelăriţi. O pradă bogată luă drumul Bizanţului, iar în fortăreaţa Arta, devenită cartierul general al lui de Flor, ospeţele şi orgiile se ţineau lanţ.

Veştile despre viaţa de petreceri de la Arta se răspândiră de la un capăt la celălalt al Europei; mercenari şi tot felul de aventurieri din toate ţările începură să sosească în Epir, intrând în solda Bizanţului sub comanda locotenenţilor „catalani” (cum li se spunea) ai lui de Flor. Acesta trebuia adesea să folosească metode brutale şi chiar pedeapsa cu moartea, pentru a-şi putea ţine în frâu trupa şi a păstra cât de cât disciplina. Şi totuşi „… în ciuda izbucnirilor anarhice ocazionale… această aşa-numită «companie catalană» era ultimul bastion împotriva turcilor care înaintau şi asupra cărora a obţinut în mai multe rânduri victorii nimicitoare”. (H. Leip, op. cit.).

După una dintre aceste campanii, întreprinsă în stepele Asiei Mici şi încheiată cu un măcel înfiorător, oraşul Magnesia (în Lydia) – unde de Flor îşi păstra bogăţiile obţinute prin jaf – refuză

să-şi mai deschidă porţile în faţa cetelor dezlănţuite ale Aventurierilor. Pentru a evita un asediu, împăratul îl chemă la Adrianopol. De Flor parcurse drumul în fruntea flotei sale; în acelaşi timp, cavaleria şi pedestraşii mergeau de-a lungul ţărmului, aprovizionându-se prin jaf. Nici insula Chios n-a fost cruţată – urmele jafurilor şi devastărilor de atunci se cunosc până astăzi, după aproape şapte veacuri. Dar răzbunarea piratului merse chiar mai departe: în loc să se îndrepte spre tabăra imperială, situată aproape de graniţa ameninţată de bulgari, de Flor se instală la Gallipoli, cea mai importantă fortăreaţă de pe Bosfor, de unde ceru împăratului un titlu mai mare, cel de „împărat al romanilor” (Cezar – Kaissar în greceşte). Îl obţinu – deşi un asemenea titlu nu mai fusese acordat de patru sute de ani – şi împreună cu el obţinu ca feudă toată partea răsăriteană a imperiului.

Dar paharul se umpluse. Prinţul moştenitor Mihail, împreună cu soţia sa (de origine armeană), hotărâră să scape de acest templier renegat care jefuia în cel mai autentic stil pirateresc regiuni întinse ale imperiului. Pe faţă se purtară cu deosebită politeţe: arătară că regretă lipsa de confort din tabăra militară şi-i propuseră noului cezar să fie sărbătorit la Adrianopol. Cu toate că fusese avertizat de soacra sa – care cunoştea, bineînţeles, mult mai bine dedesubturile diplomaţiei bizantine – de Flor, vanitos, nu voi să renunţe la ceremonia care urma să-l situeze pe aceeaşi treaptă socială cu principele imperial;

apăru în cartierul general însoţit de o gardă personală alcătuită din o mie şi trei sute de oşteni în straie strălucitoare, fu primit cu fast şi cu mari onoruri şi invitat la un ospăţ de şapte zile şi şapte nopţi. Către sfârşit, porţile marelui tricliniu al palatului imperial se deschiseră, soldaţii prinţului moştenitor năvăliră şi transformară ospăţul într-o baie de sânge.

„Compania catalană” a răzbunat înfiorător moartea şefului ei. Sub conducerea foştilor locotenenţi, a colindat în lung şi-n lat pământul grecesc şi mările care-l înconjoară, semănând peste tot groază şi moarte. Vremelnic s-au pus în slujba unuia sau altuia dintre potentaţi, o vreme s-au întărit în Atena practicând pe scară largă pirateria, au jefuit, au schingiuit, au ucis – pe urmă s-au destrămat în cele patru vânturi. De pe urma lor n-au rămas decât ruine. Până în zilele noastre s-a păstrat la locuitorii din Eubeea şi un fel de blestem: „Mânia catalanilor să cadă asupra capului tău”… Dar probabil că foarte puţini eubeeni mai cunosc originea acestui greu blestem. (După cum la noi, gorjenii, care folosesc în mod curent expresia „ca pe vremea lui Pazvante”, nu mai ştiu că la originea ei se află jafurile săvârşite în urmă cu o sută şi nouăzeci de ani de cetele de mercenari comandate de cruntul Pasvan-Oglu, paşă din Vidin, care incendiaseră oraşul Tg. Jiu şi semănaseră groază în satele înconjurătoare…).

4.

„FRAŢII VITALIENI”.

În nordul Europei secolul al treisprezecelea a adus unele schimbări însemnate, între care apariţia hansei – o uniune comercială (apoi şi politică) a oraşelor interesate în comerţul pe Marea Nordului şi Marea Baltică. Uniunea hanseatică, al cărei nucleu l-au format oraşele Hamburg, Lubeck şi Bremen, a devenit o forţă politică deosebit de puternică mai ales după 1367, în urma războiului victorios împotriva Danemarcei. Mai târziu (sec, al XV-lea) ea cuprindea mai mult de o sută şaizeci de oraşe, având depozite de mărfuri pe o arie imensă ce se întindea de la Bergen (în Norvegia) până la Bruges (în Ţările de Jos) şi de la Londra până la Novgorod.

După cum e şi firesc, vasele comerciale ale hansei, cu calele pline de cele mai felurite mărfuri încărcate în toate porturile Lumii Vechi, constituiau o tentaţie puternică pentru piraţi. La un moment dat, pe mările nordice au apărut chiar piraţi „specializaţi”, dacă putem spune aşa, în abordarea şi jefuirea navelor hanseatice. (De altfel, unii istorici mai noi îi şi desemnează sub numele de „piraţii hanseatici”.) Cine erau aceştia? Pentru a răspunde la această întrebare, trebuie să luăm în consideraţie condiţiile politice dominante atunci în ţările germane şi scandinave.

Mulţi nobili, stăpânitori pe câte o cetate sau numai pe un castel, nu se puteau obişnui cu gândul că întreaga putere se află acum în mâna regilor. Aceşti mici seniori se revoltau adesea, întreprinzând expediţii de pradă pe domeniile învecinate, aflate tot sub suzeranitatea regelui. Revoltele căpătară amploare mai ales în a doua jumătate a veacului al paisprezecelea, când pe tronul Danemarcei şi Norvegiei se sui o femeie: Margareta. Ce-i drept, în ce priveşte modul de a conduce treburile ţării şi de a purta război, regina Margareta nu era cu nimic mai prejos unui bărbat: pe regele Mecklemburgului, Albrecht al III-lea, de pildă, care căzuse prizonier, l-a ucis în chinurile cele mai îngrozitoare. Drept urmare, rudele şi prietenii lui Albrecht începură să recruteze în diferite oraşe baltice, mai ales la Wismar şi la Rostock, mercenari pentru flota menită s-o combată pe apriga Margareta.

În aceste oraşe trăiau urmaşii temuţilor piraţi de odinioară, mulţi de origine slavă-baltică, oameni cu spirit aventuros, buni navigatori, care nu s-au simţit niciodată prea bine în slujba seniorilor de la ţară sau a negustorilor din oraşele hanseatice. Iar sacii cu piper şi celelalte mărfuri orientale atât de căutate, pe care se putea obţine un preţ bun, constituiau o tentaţie puternică. În scurtă vreme, flota era armată, pregătită de plecare.

Prima expediţie avea ca obiectiv oraşul Stockholm. Flota reginei Margareta organizase în jurul portului o blocadă, prin care nu putea trece

nicio navă comercială, şi zeci de mii de locuitori ai Stockholmului erau ameninţaţi cu moartea prin înfometare. Unele vase ale pricepuţilor şi îndrăzneţilor navigatori baltici (deocamdată nu erau piraţi, ci navigau, mai mult sau mai puţin oficial, sub pavilionul mecklemburghez) încărcate cu provizii, reuşiră să spargă blocada, altele se strecurară noaptea, vâslind în cea mai desăvârşită tăcere, pe lângă navele flotei danezo-norvegiene, salvându-i pe cei din Stockholm de foamete. Proviziile se numeau pe vremea aceea „victualii” (din latina medievală; în latina clasică: victito – „a se hrăni” şi victus – „hrană”), care în suedeză a dat „vitelii”; drept urmare, flota temerarilor contrabandişti primi numele de „Frăţia Vitalienilor”, nume ce va dăinui multă vreme pe aceste meleaguri, rostit uneori cu admiraţie şi deseori cu groază.

Fără a avea deocamdată un conducător proeminent – ca Roger de Flor, de pildă – cei din Frăţia Vitalienilor procedară întocmai ca acea „companie catalană” de tristă memorie: îşi închiriară navele şi spadele celui ce plătea mai bine. Mai întâi luptară pentru Dietrich Damerow, episcop de Dortmund, împotriva cavalerilor ordinului german (teutoni); apoi sub Erich Mecklemburg, fiul nefericitului Albrecht, în campania acestuia împotriva urmaşilor Margaretei. Iar între două campanii, prădarea vaselor comerciale care plecau din porturile hanseatice sau se îndreptau către aceste porturi era un lucru de la sine înţeles…

Curând se ivi necesitatea unui loc ferit, a unei insule bine apărate, unde Fraţii Vitalieni să se poată refugia la nevoie (necesitate pe care mai înainte o resimţiseră şi piraţii mediteranieni, iar mai târziu se va ivi şi pentru piraţii caraibi); locul de refugiu a fost repede găsit: Gotland, o insulă lungă de patruzeci şi patru de kilometri, situată la o distanţă de optzeci de kilometri de ţărmul suedez, aridă în interior, dar prevăzută cu porturi bune. Cucerirea ei n-a ridicat probleme, şi iată-i pe Fraţii Vitalieni instalaţi în Gotland şi pândind vasele ce navigau între oraşele hanseatice şi porturile baltice, pe cele englezeşti care se îndreptau spre Rusia şi pe cele olandeze care transportau brânzeturi şi postavuri spre Stockholm sau Riga. Mărfurile luate ca pradă erau desfăcute pe pieţele de la Wismar şi Rostock, cele două oraşe de unde pornise, de fapt, Frăţia Vitalienilor.

Viaţa piraţilor de pe insula Gotland s-a desfăşurat „liniştită” atâta vreme cât Danemarca şi cavalerii teutoni s-au aflat în luptă pentru cucerirea puterii în Baltica. E drept că unele oraşe – de pildă Stralsund – exasperate de expediţiile piratereşti ale celor de pe Gotland şi geloase pe Wismar şi Rostock pentru beneficiile realizate din vânzarea prăzilor, mai organizau câte o expediţie împotriva piraţilor, dar fără prea mult succes. Mai târziu, însă, când teutonii, sprijiniţi de oraşele de pe coasta Prusiei, cuceriră supremaţia în Prusia, Estonia şi Lituania, lucrurile se schimbară. Ca urmare a unei expediţii (1398), Fraţii Vitalieni

fură nevoiţi să fugă de pe Gotland, cu care prilej pierdură o parte a mărfurilor obţinute prin jaf, de asemenea, mai multe nave împreună cu echipajele lor. Cei patru mii de războinici teutoni trecură prin foc şi sabie ascunzătoarea piraţilor.

Pierderea insulei Gotland a fost o grea lovitură pentru Fraţii Vitalieni. Căutară mai întâi refugiu pe insula Rügen, altă veche vizuină de piraţi; dar oraşul Stralsund, ai cărui magistraţi îi urmăreau cu tenacitate, era prea aproape. Atunci se strecurară prin strâmtorile dintre Marea Baltică şi Marea Nordului, apoi spre sud, până la insula Helgoland, în faţa coastei frizone.

Odată cu părăsirea Gotlandului, pentru Fraţii Vitalieni începe o perioadă nouă de activitate strâns legată de numele lui Stortebeker – căpetenia de piraţi despre care, până în zilele noastre, printre marinarii şi pescarii de pe mările de la miazănoapte circulă nenumărate legende.

5.

CLAUS STORTEBEKER ŞI LIGA HANSEATICĂ

În perioada evacuării forţate a insulei Gotland, câţiva dintre căpitanii Frăţiei Vitalienilor deveniseră faimoşi pe întregul spaţiu dintre Anglia şi Rusia, numele lor fiind rostite cu groază; se spunea despre ei că „se aruncă asupra prăzii ca un nor de lăcuste înfometate”. Cei mai mulţi dintre ei se ascundeau sub nume de împrumut.

Aşa era, de pildă, Klaus Schedel, a cărui poreclă (în germană Schadel – „ţeastă”, „tigvă”) spune multe. Un altul, magister Wigbold, îşi merită cu prisosinţă titlul deoarece era un om deosebit de cult şi ştia latineşte – Originar din Rostok, studiase la Oxford. Mai erau apoi Wichmann, Heinrich Corte, Jean Velhove, von Derlow, Weddemunkel – de asemenea, doi dintre ei – Anume Manteuffel şi Moltke – care (dacă nu cumva se ascundeau sub nume de împrumut), ne duc la supoziţia că erau reprezentanţi ai celei mai vechi nobilimi din Pomerania.

Toţi cei citaţi mai sus erau însă simpli căpitani, aflaţi sub comanda lui Claus (Clas) Stortebeker şi a lui Godeke Michels, două nume la auzul cărora negustorii din oraşele hansei şi marinarii de pe mările nordice îşi făceau cruce…

Este probabil că Stortebeker (în germană – *Sturz den Becher,* „dă cupa peste cap” sau, mai liber, „o cupă dintr-o sorbitură”) era şi el un nume de împrumut. Hans Leip (în lucrarea din care am mai citat) presupune că sub acest nume se ascundea un senior din vechea familie Alkun, care avea pe blazonul său un corn de băut, de unde şi porecla lui. (De altfel, acest tip de corn, care nu poate fi aşezat pe masă decât după ce a fost băut până la fund, aminteşte într-un mod foarte insistent de cornurile – şi obiceiurile de ospeţe – ale vechilor vikingi…) Sub comanda lui Stortebeker, vasele piratereşti gonite din Gotland căutară mai întâi refugiu pe insula Rügen, vechea vizuină a piraţilor rani, adoratorii lui Swantewit.

Dar situaţia se schimbase, aşezările de pe insulă se întăriseră şi opuneau rezistenţă. Stortebeker, care în câteva expediţii anterioare fusese până în Spania şi cunoştea ţărmurile apusene ale Europei, hotărî să pornească spre coasta şi insulele frizone din Marea Nordului.

Seniorii frizoni reuşiseră, în parte, să-şi păstreze o oarecare independenţă faţă de împăraţii Germaniei şi de regii Franţei. Ocazional, pentru a-şi mai rotunji veniturile, practicau şi pirateria, treabă mult uşurată de faptul că locuitorii acestor ţărmuri erau din tată în fiu pescari şi navigatori, precum şi pricepuţi constructori de nave. Aceşti nobili feudali au fost mulţumiţi să adăpostească şi chiar să ia în slujba lor pe oamenii lui Stortebeker, Godeke Michels şi Magister Wigbold. Documentele vremii ne arată că numai Kenno ten Broke a angajat şase sute dintre ei, alţii au intrat în solda lui Edo Winneken din Rustringen şi a contelui Cordt de Oldemburg. Pentru expediţii de proporţii mai mari se aliau cu toţii, ajungând la un efectiv de peste o mie şi cinci sute de oameni.

Vreme de trei ani, Stortebeker cu oamenii lui au dominat ca stăpâni absoluţi asupra Mării Nordului. Câteva încercări ale Angliei (în alianţă cu Danemarca), de a pune capăt pirateriei în apele ei, au dat greş. Nici navele militare echipate de hansă nu avură mai mult succes; autorii care s-au ocupat de istoria navigaţiei maritime sunt de acord asupra faptului că Stortebeker şi căpitanii săi au elaborat o tehnică perfecţionată a

distribuirii velaturii şi mânuirii ei, astfel ca navele lor să fie mai lesne manevrabile şi mai rapide, ca să nu poată fi prinse din urmă şi abordate. (în această privinţă, după cum am văzut, piraţii din Frăţia Vitalienilor mergeau pe urmele unei tradiţii urmărită cu consecvenţă de predecesorii lor: piraţii cilicieni, cei de sub comanda lui Pompeius şi, mai târziu, vikingii, au fost în permanenţă preocupaţi de îmbunătăţirea construcţiei navelor lor.).

În jurul anului 1400, traficul către porturi hanseatice importante, ca Hamburg şi Bremen, se redusese apreciabil din pricina atacurilor piratereşti ale căpitanilor lui Stortebeker. Navele comerciale venite din Spania erau deosebit de căutate de către piraţi, pentru vinurile dulci care nu lipseau niciodată din calele lor. Cele din Anglia şi Flandra erau încărcate mai ales cu unelte şi ţesături, mărfuri care se puteau uşor desface pe diferite pieţe din apusul Europei. Cu desfacerea se ocupau cei care-i adăposteai, pe Fraţii Vitalieni – micii seniori frizoni.

Stortebeker s-a căsătorit cu fiica lui Kenno ten Broke şi, fiind sprijinit de socrul său, nu se sfia să atace chiar flote comerciale franceze, engleze şi spaniole, aflate în drum spre Bergen, centrul comercial norvegian, sau spre porturile hanseatice din Baltica. În 1392, flota piraţilor era destul de puternică pentru a obţine performanţe uimitoare, cum a fost, de pildă, atacarea, jefuirea şi incendierea oraşului Bergen, unde au capturat numeroşi negustori bogaţi cerând preţuri mari de

răscumpărare. După această faptă, „cele mai mari pescării de scrumbii au trebuit să fie părăsite (ne asigură Philip Gosse), fiindcă nicio barcă de pescari nu mai îndrăznea să iasă în larg”.

Nici vechiul dor după călătorii spre meleaguri îndepărtate şi mai ales calde (altă moştenire de la vikingi) n-a dispărut; numai că, spre deosebire de vikingi, căpitanii lui Stortebeker erau creştini: în cursul unei expediţii în Spania, nu uitară să viziteze celebrul loc de pelerinaj Santiago de Compostela şi plecară de acolo cu… rămăşiţele pământeşti ale martirului Vicenţiu, între care se afla şi limba uscată a sfântului, care-i fusese tăiată în timpul martiriului; legenda populară spune că Godeke Michels „folosea sfânta relicvă ca oracol” şi de aceea Fraţii Vitalieni, fiind în măsură să prevadă mişcările flotelor duşmane, reuşeau întotdeauna să scape…

Dar legenda aceasta se dovedi până la urmă a fi doar o legendă. În luna mai a anului 1400, oraşele Hamburg şi Lubeck armară unsprezece nave de construcţie modernă (nava hanseatică – *kogge* – avea bordul înalt şi, deşi de mare capacitate, pe vânt favorabil putea să dezvolte o viteză apreciabilă), prevăzându-le cu echipaje şi mercenari totalizând circa o mie de oameni. De preferinţă fură angajaţi oameni care avuseseră de suferit de pe urma Frăţiei Vitalienilor. Şi erau destul de mulţi cei care pierduseră rude sau prieteni în cursul atacurilor piratereşti. Căci Stortebeker era departe de a fi piratul romantic şi generos din legendele care s-au născut mai târziu

în jurul lui; dimpotrivă, era brutal, lipsit de scrupule, crud şi obişnuia să-şi ucidă prizonierii legându-i în grupuri şi aruncându-i în mare.

Hanseaticii reuşiră să cumpere pe unul dintre oamenii lui Stortebeker şi surprinseră o mică flotă a Frăţiei Vitalienilor la gura râului Ems. Piraţii contau pe sprijinul unui senior local, Hisko von Emden, dar acesta preferă să treacă de partea hansei şi asistă pasiv la capturarea a treizeci de piraţi, care fură apoi executaţi în piaţa publică din Emden. Pe de altă parte, Kenno ten Broke, socrul lui Stortebeker, veni şi el la Emden, declarând că va rupe relaţiile cu piraţii. Scurtă vreme după aceea, la Hamburg avu loc un proces împotriva a douăzeci şi opt mici nobili de pe coasta frizonă, acuzaţi de a fi tăinuitori ai piraţilor, de asemenea de a fi practicat ei înşişi pirateria, de a fi refuzat să acorde ajutor unor vase naufragiate, de a le fi indus în eroare prin semnale luminoase false şi a le fi jefuit. Sentinţa: cei douăzeci şi opt fură obligaţi să… abjure; atâta tot. Asemenea sentinţă nu trebuie să ne mire; în perioada medievală, tribunalul negustorilor dintr-un oraş ca Hamburg nu-şi putea îngădui să pronunţe o condamnare mai gravă împotriva unor reprezentanţi ai aristocraţiei, oricare ar fi fost fărădelegile pe care le comiteau aceştia.

Claus Störtebeker e
le către mercenari
de război „Vaca
largul coastelo
Helgoland. *(Gravu
de Wilhelm Heur
burg).*

Oricum, steaua lui Stortebeker începuse să apună. Deşi nici el şi nici vreunul dintre principalii săi căpitani nu se aflau pe navele capturate lângă Emden, pierduseră o bună parte a ascunzătorilor de pe coasta frizonă, ceea ce le îngreuna mult activitatea. În anul care a urmat, alţi şaptezeci de piraţi, prinşi de flota hanseatică, fură executaţi după o judecată sumară. Punând la socoteală şi pe cei căzuţi în cursul luptelor, Stortebeker pierduse trei sute de oameni. În realitate, pierderile lui erau însă mult mai mari; se pare că pe câteva dintre navele sale se produseseră revolte, căpitanii fuseseră ucişi şi respectivele vase fugiseră în Norvegia, unde echipajele intraseră în

solda unor navigatori care practicau o profesiune mai puţin primejdioasă.

Lovitura de graţie Stortebeker o va primi prin intermediul unui… negustor de brânzeturi. Este vorba de Simon din Utrecht, fabricant şi exportator de brânzeturi (de unde putem trage concluzia că încă de acum şase veacuri Olanda avea o binemeritată faimă în acest domeniu)… care suferise pierderi uriaşe de pe urma atacurilor piratereşti. Simon din Utrecht puse să se construiască o navă de război după cele mai noi principii şi metode ale vremii, o echipă şi o armă pe socoteala sa, apoi o trimise împotriva lui Stortebeker. Acesta, spumegând de mânie împotriva Ligii hanseatice care-i provocase pierderi atât de grele, se aţinea cu o mică flotă între Helgoland şi coastă, în largul portului Hamburg. În felul acesta, îşi vârâse capul în gura leului; când tocmai se pregătea să cadă în spatele câtorva vase comerciale, se ivi pe neaşteptate o a doua flotă – navele hanseatice în frunte cu modernul vas de război al lui Simon din Utrecht.

Încă de la prima ciocnire, Stortebeker căzu prizonier. Pus în fiare şi legat de catargul cel mare al navei, asistă la urmărirea celorlalte vase piratereşti care încercau să scape cu fuga. Câteva ceasuri mai târziu, „Vaca bălţată” (aşa fusese poreclită nava de război din Utrecht, deoarece era numele ce se dădea îndeobşte prăvăliilor de brânzeturi în Olanda, pe ale căror firme era pictată o vacă viu colorată…) acostă pe cheiul Sf. Nicolae din Hamburg, în dangătul de sărbătoare al

clopotelor tuturor bisericilor din acel oraş de negustori, care sărbătoreau în felul acesta capturarea celui mai mare pirat al vremii lor.

Câteva zile după aceea, pe Grasbrook – piaţa în care aveau loc execuţiile din Hamburg – în prezenţa unei mulţimi imense, „Meister" Rosenfeld, călăul Hamburgului, tăie capetele celor o sută cincizeci de piraţi pe care flota hanseatică, în frunte cu „Vaca bălţată", îi capturase. Primul fu executat Stortebeker, iar ultimul Wigbold, fostul student la Oxford şi „magister al artelor libere". Descriind scena execuţiei, legenda populară arată că meşterul Rosenfeld, „stătea în sânge până la glezne". După alte surse, grămăticul Wigbold (Wikbold) ar fi fost prins abia cu un an mai târziu (1401) şi executat împreună cu Godeke Michels şi cu alţi şaptezeci şi unu de piraţi. După cum era obiceiul, capetele lor, retezate de securea călăului, au fost înfipte în pari şi expuse câteva zile în piaţă, spre a servi de exemplu.

Aceste execuţii, care astăzi ne apar deosebit de sângeroase, erau un lucru obişnuit în acea vreme. Ba putem spune că moartea de securea călăului era o pedeapsă relativ blândă – tribunalele oraşelor hanseatice erau mult mai clemente decât, de pildă, cele din Franţa, unde François Ravaillac, asasinul regelui Henric al IV-lea, a fost executat prin *ecartelement* – sfâşiat în patru, după ce i s-au legat mâinile şi picioarele de câte un cal, caii fiind apoi biciuiţi; tâlharii, de pildă celebrul Cartouche, erau condamnaţi la *supp ice de la roue* – cu o bară de fier călăul le rupea

treptat oasele, după care erau lăsaţi să moară cu încetul pe o roată. Este, aşadar, limpede că moartea prin spânzurătoare sau de securea călăului – care s-a aplicat în mod obişnuit piraţilor, de-a lungul istoriei, în mai toate ţările – era o pedeapsă relativ blândă.

Oricum, începuseră vremuri grele pentru piraţii de pe mările de la miazănoapte; legenda spune că la Hamburg, securea călăului, păstrată într-o încăpere specială, zăngănea noaptea: cine îşi da osteneala să numere de câte ori se auzea zăngănitul afla câte capete de piraţi vor cădea a doua zi…

De-a lungul anilor, legenda a modificat imaginea reală a lui Stortebeker: piratul, pe cât de temerar, pe atât de nemilos şi crud, a devenit un fel de simbol al vieţii libere pe întinsul nemărginit al mărilor. Numeroase nave, mai ales ambarcaţii sportive, îi poartă numele. La muzeul arsenalului din Hamburg, vizitatorii pot vedea cămaşa lui de zale, tunul de nouăsprezece picioare (circa 6,3 în) de pe vasul său şi… securea cu care călăul i-a retezat capul. Membrii unei asociaţii foarte serioase, cum este „Clubul academic din Hamburg”, intonează, la întrunirile lor, un aşa-zis „cântec de ospăţ” („cântec de pahar”) care redă foarte limpede caracterul eminamente romantic al acestei concepţii (totuşi contemporane…) despre piraterie. Iată trei strofe ale acestui cântec:

Când se-arată la orizont o corabie
Izbucnim în urale de sălbatică bucurie.

Nava noastră mândră şi iute ca săgeata
Zboară pe-ale mării valuri clocotinde.
Cutremurat e negustorul, de teamă şi durere.
Iar marinarilor de îndată curajul le piere.
Căci pe înaltul catarg flutură semeţ.
Pavilionul nostru roşu ca sângele.

Ne năpustim asupra corăbiei duşmane
Ca o săgeată slobozită din arc.
Tunul bubuie, muscheta pocneşte.
Securea şuieră şi moartea împarte.
Pavilionul duşman, iată-l cum coboară.
Puternic răsună chiotele noastre;
Trăiască oceanul, valurile-nspumate.
Trăiască pirateria!

Iar după ce vom slobozi ultima împuşcătură
Şi ultima luptă se va fi sfârşit.
Vom îndrepta prora bătrânei carapace
Drept spre iad, cinstit, cum se cuvine.
Şi-atunci Satan va trebui să ne facă pe plac.
Căci de nu, îl vom băga chiar pe el în cazan;
Fiindcă noi am fost stăpânii mării şi-ai lumii
Şi vrem să stăpânim şi în iad.

Imaginea (falsă) a lui Claus Stortebeker şi Godeke Michels se menţine, ba este chiar întreţinută, nu numai în denumirea unor nave şi taverne de port, în povestiri populare şi în cântece mai vechi sau mai noi, dar şi în legende care au devenit tradiţie în nordul Germaniei. Astfel, locuitorii orăşelului Verden (pe Aller, la sud-est de

Bremen) povestesc turiştilor că Stortebeker şi Michels, pentru a-şi răscumpăra păcatele, au donat vechi catedrale şapte vitralii mari multicolore, reprezentând „cele şapte păcate de moarte”. De asemenea, au dăruit veniturile unor moşii de-ale lor pentru hrănirea săracilor; vreme de veacuri în şir, în lunea ce urmează după sărbătoarea catolică a „duminicii trandafirilor”, săracii din Verden au primit câte şase pâinişoare şi şase scrumbii, din care, conform tradiţiei, trebuia să guste mai întâi primarul oraşului. După anii de foamete din timpul războiului, obiceiul a fost reluat. Numai cele şapte vitralii ale catedralei s-au pierdut pentru totdeauna: în 1945, când trupele SS au aruncat în aer podul de peste Aller pentru a întârzia înaintarea trupelor britanice, s-au făcut ţăndări…

Ultimul război n-a cruţat nici cupola bisericii Sfânta Ecaterina din Hamburg, despre care legenda spune că ar fi fost poleită cu aurul găsit în catargul principal, scobit pe dinăuntru, al navei lui Stortebeker (Philip Gosse, în lucrarea sa, altfel riguros documentată, o confundă cu cupola bisericii Sf. Nicolae). Distrusă în 1943 în cursul unui bombardament englez, cupola a fost refăcută cincisprezece ani mai târziu, „din acelaşi material” după cum asigură ghidurile turistice ale Hamburgului, care au grijă să menţioneze şi faptul că respectiva biserică a fost clădită două veacuri şi jumătate după ce Stortebeker a fost executat…

6.

ÎNTRE FRANŢA ŞI ANGLIA: JEANNE DE CLISSON ŞI" LIGA CELOR CINCI PORTURI".

Printre urmaşii vikingilor pe mările de la miazănoapte se numără şi o femeie: Jeanne de Clisson. Deşi unii autori (Philip Gosse, Hans Leip) o plasează în anii 1313 – 1315, este mai probabil că şi-a desfăşurat activitatea către începutul veacului următor – prin urmare, cam în acelaşi timp cu Stortebeker şi Michels, ceva mai la sud, îndeosebi între gurile fluviilor Loara şi Sena. Numai că între Fraţii Vitalieni şi *la dame de Clisson* existau două deosebiri esenţiale: mai întâi, faptul că frumoasa Jeanne nu dispunea de o flotă cuprinzătoare ca Stortebeker şi comanditarii săi, seniorii frizoni, ci avea numai trei vase relativ modeste – în al doilea rând, ea urmărea şi un scop politic, deşi nu s-a dat în lături să jefuiască navele comerciale pe care le întâlnea în cale.

Olivier de Clisson, un om cu vederi largi pentru vremea lui, fusese conetabil sub Carol al VI-lea, pe care-l ajutase să obţină victoria de la Rosebecque (Roosebeke, în Belgia) împotriva flamanzilor. Mai târziu, Carol al VI-lea este atins de nebunie şi Franţa, condusă de Isabela de Bavaria, cade pradă anarhiei. Olivier de Clisson, ca şi alţi foşti credincioşi ai regelui, este chemat la Paris, judecat pentru trădare şi decapitat. Capul său a fost trimis la Nantes şi atârnat deasupra

porţii oraşului.

Soţia nefericitului Olivier de Clisson – născută Jeanne de Belleville şi renumită pentru frumuseţea ei – jură să răzbune moartea nedreaptă a baronului.

Vându tot ce se putea vinde din averea familiei, armă trei vase şi, împreună cu cei doi fii ai săi porni să colinde mările, atacând cu predilecţie vasele franceze. Curând se răspândi vestea despre temeritatea şi cruzimea ei – despre felul cum năvălea, la abordaj, agitând ca turbată spada deasupra capului şi urlând „Răzbunare pentru baronul de Clisson!" şi cum măcelărea fără milă prizonierii, lăsând în viaţă numai câte unul care să poată povesti ceea ce văzuse. Sate întregi de coastă, aparţinând de domeniile adversarilor politici ai lui Olivier de Clisson, au fost trecute prin foc şi sabie, transformate în cenuşă, şi vreme de câteva luni, navigaţia dintre Loara şi Sena a fost complet paralizată.

Autorităţile franceze au trimis împotriva Jeannei de Clisson şi a fiilor ei câteva expediţii, dar fără a obţine alt rezultat decât că au stârnit şi mai mult setea ei de răzbunare. La un moment dat, însă, cele trei nave piratereşti au dispărut. Nu se ştie cum au sfârşit – probabil că, surprinse de o furtună în Atlantic, s-au scufundat. Pentru oraşul Nantes, Jeanne de Clisson a devenit un fel de simbol – precum Stortebeker pentru Hamburg şi John Hawley pentru Dartmouth; şi poate că Philip Gosse are dreptate când o califică drept… *the most romantic personality ever to command a*

pirate vessell… „cea mai romantică personalitate care a comandat vreodată o navă pirateresc㔝.

Dacă în Anglia veacurilor al paisprezecelea şi al cincisprezecelea pirateria a cunoscut o dezvoltare uimitoare (şi apariţia unui tip aparte de pirat: corsarul), nu este mai puţin adevărat că, în unele perioade, regii Angliei au reuşit – spre deosebire de monarhii din celelalte ţări ale Europei Apusene – să combată cu succes acest flagel care constituia o frână puternică în dezvoltarea comerţului maritim, atât de important pentru o ţară insulară.

Sub Henric al III-lea şi urmaşii săi au existat perioade în care activitatea pirateresc㠄 pe Canalul Mânecii luase asemenea proporţii, încât vasele comerciale nu mai îndrăzneau să iasă din porturi; drept urmare se producea o scădere a comerţului şi o ridicare a preţurilor care impuneau întărirea flotei de război şi organizarea luptei împotriva vaselor piratereşti. Asistăm, aşadar, la fenomenul (cu care ne-am mai întâlnit) stimulării construcţiilor navale şi organizării flotelor de război în scopul combaterii pirateriei.

Moartea lui Eduard al II-lea – „Regele Mărilor”, cum era poreclit – dusese la neglijarea construcţiilor navale; numeroase vase de război au fost vândute negustorilor (între navele de luptă şi cele comerciale diferenţele nu erau încă esenţiale în ceea ce priveşte construcţia), iar această măsură a avut drept urmare o creştere a activităţii piratereşti. Negustorii şi armatorii s-au văzut în situaţia de a se apăra singuri şi atunci s-au

îndreptat în mod firesc către Liga hanseatică a oraşelor germane, care avea o experienţă mai veche în acest domeniu. Astfel s-a născut „Liga celor cinci porturi”, cuprinzând oraşele maritime Hastings, Romney, Hythe, Dover şi Sandwich (cărora li s-au alăturat, mai târziu, Winchelsea şi Rye); liga, care întreţinea o flotă menită să apere coasta de sud-est împotriva piraţilor, era condusă de „Amiralul celor cinci porturi” (în Anglia tradiţiilor, titlul există până astăzi, reşedinţa respectivului demnitar aflându-se tot în castelul de la Dover).

În schimbul acestei „poliţii a mărilor”, liga primea câteva privilegii, între care unul dintre cele mai avantajoase era dreptul de a... jefui navele comerciale de pe Canalul Mânecii, cu excepţia celor englezeşti şi celor aparţinând ţărilor aliate. Cu alte cuvinte, în schimbul serviciilor aduse în combaterea pirateriei, vasele ligii primeau dreptul de a practica pirateria. Totuşi, căpitanii de pe navele celor cinci porturi nu trebuie calificaţi cu termenul comun – pirat – pentru trei motive: mai întâi fiindcă acţionau pe baza unui privilegiu, al unei „patente” regale, apoi fiindcă nu atacau decât anumite nave, în al treilea rând fiindcă arborau pavilionul englez; ei erau „corsari”.

Aceşti „piraţi autorizaţi” (cum îi numeşte Philip Gosse) n-au făcut decât să înrăutăţească situaţia, iar „funcţionarii superiori ai oraşelor deveniră şefi de bandă”. Din documentele păstrate în arhive rezultă că însuşi primarul din

Winchelsea, Robert de Battayle, a jefuit o navă aparţinând unor negustori din Sherborne (aşadar englezi!), ca să nu mai vorbim de alte reclamaţii asemănătoare. Alte documente atestă caracterul oarecum oficial al acestor acte; un anume William Morfote de pildă, cerea iertare regelui pentru că evadase din închisoarea de la Dover, unde îşi ispăşea o pedeapsă pentru acte de piraterie comise cu nava lui având un echipaj de o sută de oameni.

Alte porturi engleze, fie că erau invidioase din pricina beneficiilor realizate, fie că aveau de suferit de pe urma privilegiilor acordate celor cinci porturi, îşi exprimau, adesea în forme violente, protestul. La un moment dat, la Helvoet Sluys izbucni chiar o luptă între o flotă din Yarmouth şi cea a celor cinci porturi, în timp ce amândouă erau angajate împotriva unui duşman comun – luptă care nu luă sfârşit decât după ce douăzeci şi cinci de nave din Yarmouth au fost incendiate. Rivali tot atât de aprigi ai celor cinci porturi erau oraşele din Devon şi Cornwall. Dar acţiunile piratereşti nu numai că nu încetară, ci luară chiar amploare, lărgindu-şi câmpul de activitate până pe coasta franceză; la rândul lor, bretonii, marinari tot atât de pricepuţi (şi care, mai târziu, vor da în regiunea Mării Caraibelor câţiva dintre piraţii cei mai temerari), începură să organizeze expediţii de represalii pe ţărmurile Angliei.

Vom reţine din cele de mai sus că Anglia primelor decenii ale veacului al paisprezecelea a

dat naştere primilor corsari (*corsair*, din francezul: *corsaire* – în italiană *corsaro,* din *corsa*: „cursă), prin urmare comandanţi de nave sau de escadre, prevăzuţi cu un brevet regal, cu o patentă *(Lettre de Marque)* care le dădea dreptul de a naviga sub pavilionul ţării şi de a ataca, în scopul de a le jefui, navele aparţinând anumitor state duşmane (uneori doar neutre). Sistemul patentelor regale va ajunge în Anglia la mare înflorire în epoca elisabetană, când câţiva mari amirali – ca sir Francis Drake şi sir Walther Raleigh – au ridicat noţiunea de „corsar" la o noblеţe şi strălucire pe care, din păcate, nu le-au avut decât rareori.

7.

PRIMII MARI CORSARI: JOHN HAWLEY DIN DARTMOUTH ŞI HARRY PAY DIN POOLE

Printre porturile engleze care au avut foarte mult de suferit de pe urma expediţiilor piratereşti ale francezilor se afla Dartmouthul. Un negustor bogat din acest oraş, pe nume John Hawley, hotărî să organizeze pe cont propriu o expediţie împotriva acestor piraţi. În 1399 el adună pe toţi căpitanii de vase aflaţi atunci la Dartmouth, înarmă vasele pe contul său şi al altor negustori din oraş şi porni spre coastele Normandiei şi ale Bretaniei.

Negustorul Hawley şi căpitanii navelor comerciale se dovediră, cu acest prilej, deosebit

de înzestraţi pentru îndeletnicirea de pirat. Ei au capturat în porturile franceze şi în largul coastei bretone treizeci şi patru de nave cu încărcătură cu tot; între alte felurite mărfuri, captura cuprindea şi o mie şi cinci sute de butoaie cu vin (după cum Olanda era încă de pe atunci renumită prin brânzeturile ei, tot aşa şi Franţa era una dintre cele mai vechi producătoare şi exportatoare de vinuri). Într-un fel, Hawley era generos: cu vinul capturat a fost sărbătorită victoria – se spune că vreme de trei zile şi trei nopţi, la Dartmouth n-a existat marinar treaz.

În ceea ce îl priveşte pe Hawley, el este exemplul tipic al negustorului-pirat, urmând o tradiţie foarte veche, îmbina comerţul cu pirateria. Curând a devenit cel mai bogat om din Dartmouth şi unul dintre cei mai avuţi din întregul Devon; a intrat în serviciul public, ajungând chiar adjunct al amiralului coastei de sud-est şi în timp ce îndeplinea această funcţie a săvârşit – în calitate de corsar, posesor al unei patente – câteva dintre isprăvile sale deosebit de temerare. A plecat, de pildă, cu câteva nave din Dartmouth, Plymouth şi Bristol, înarmate după cele mai noi cerinţe (suntem în anul 1403…), într-o expediţie de mare anvergură, întorcându-se cu o pradă bogată: şapte galere genoveze şi spaniole încărcate cu mărfuri.

Contemporan cu Hawley, Harry Pay din Poole (în Dorset) a fost al doilea corsar faimos al Angliei. Pay a dus mai departe acţiunea începută de Hawley – şi care vreme de peste două veacuri

va fi urmărită cu consecvenţă de toţi corsarii englezi – anume atacarea cu predilecţie a navelor spaniole. Toţi căpitanii din flota comercială spaniolă îi rosteau cu teamă numele, care în cârciumile de marinari din Santander şi La Coruna se pronunţa" Arripai" (în spaniolă – *arrear*. „A lovi", „a izbi" şi *pais:* „ţară", ţinut").

Pe bună dreptate s-a spus că Hawley şi Pay au însemnat pentru coastele de apus ale Europei ceea ce au însemnat Stortebeker şi Michels pentru cele nordice; de altfel, dacă Stortebeker a furat limba sfântului Vicenţiu, nici Harry Pay nu s-a lăsat mai prejos şi şi-a dovedit sentimentele religioase (doi sau trei ani mai târziu) furând crucifixul făcător de minuni din biserica Sfânta Maria a unui modest sat din Finisterre.

Se întâmpla uneori ca Pay să aibă greutăţi cu guvernul ţării sale şi atunci dădea dovadă de simţ diplomatic, evitând cu multă abilitate eventualele sancţiuni. Aşa s-a întâmplat, de pildă, în 1405, când a intrat în slujba lordului-amiral Thomas Berkeley, punându-se astfel la adăpost. Dar în anul următor întreprinde din nou expediţii pe cont propriu – cronica ne spune că, dispunând de cincisprezece nave, a capturat o sută şi douăzeci de vase comerciale franceze. Altă dată, în cursul unei expediţii pe coasta bretonă, a capturat peste o sută de nave. Probabil că respectiva cronică exagerează – oraşul Poole vedea în Harry Pay un erou al său, la întoarcerea din expediţii butoaiele cu vinuri spaniole şi franţuzeşti erau dăruite populaţiei pentru sărbătorirea succesului,

întâmplările aventuroase de pe mare şi de pe ţărmurile străine erau amplificate, exagerate, căpătau un caracter legendar.

Până la urmă, însă, oraşul Poole avea să plătească greu tribut sprijinului necondiţionat pe care-l acorda eroului său. În 1406, în timp ce Pay se afla cu navele sale undeva pe coasta bretonă, o flotă spaniolă condusă de Pero Nino, temutul „amiral al piraţilor” (Spania acelor vremuri îşi avea şi ea piraţii ei...), apăru la Poole trecând oraşul prin foc şi sabie şi plecând cu pradă bogată. Cum Pay întârzia (ocupat cu treburi asemănătoare pe alte ţărmuri...) un alt cetăţean de vază al oraşului, pe nume Philpot, adună navele care mai rămăseseră şi împreună cu o mie de oameni plecă pe mare să răzbune prădarea oraşului. Au fost capturate, ce-i drept, cincisprezece nave comerciale spaniole, dar orăşelul Poole, atât de înfloritor în veacul al paisprezecelea, n-avea să-şi revină atât de curând de pe urma acţiunii dezastruoase a lui Pero Nino.

Locuitorii unui alt orăşel de pe coasta de sud-est, Fowey, s-au bucurat şi ei de faima unor piraţi temerari. Îşi spuneau *the Fowey Galants* – „Vitejii din Fowey” – şi-şi îndreptau expediţiile de jaf cu predilecţie spre coasta Normandiei. În timpul războiului de o sută de ani (1337 – 1453) s-au distins în flota regală. O expediţie organizată de Liga celor cinci porturi împotriva lor a rămas fără niciun rezultat: vitejii din Fowey ştiau să-şi apere orăşelul şi reputaţia.

Fiecare port din sudul Angliei îşi avea piratul

lui, despre care până în zilele noastre circulă diferite legende, mai mult sau mai puţin ţesute în urzeala adevărului istoric. La Exmouth, eroul este căpitanul William Kyd (pe care nu trebuie să-l confundăm cu faimosul pirat cu acelaşi nume, eroul a numeroase balade populare americane, care a trăit trei secole mai târziu). Marinarii din Portmouth sunt mândri de strămoşul lor Clays Stephen, ale cărui isprăvi şi beţii le cântă în tavernele din portul lor tot aşa cum marinarii din Hamburg le cântă pe ale lui Stortebeker.

Una dintre ultimele galere (începutul secolului al XVI-

Unii dintre corsari aveau brevete obţinute în schimbul serviciilor aduse pe timp de război sau prestate în slujba negustorilor. Alţii lucrau în

înţelegere cu seniorii locali care, în schimbul unei părţi din pradă, ofereau piraţilor adăpost şi ocrotire. Conform legislaţiei engleze, aceşti seniori locali erau şi judecători, astfel încât dispoziţiile date uneori de guverne pentru pedepsirea actelor de piraterie nu se aplicau. Piratul era judecat şi achitat, fiindcă judecătorul nu avea niciun interes să-l spânzure pe cel de pe urma căruia trăgea însemnate profituri. De altfel, dispoziţiile guvernamentale pentru pedepsirea tâlhăriei pe mare erau destul de rare, deoarece în timpul războaielor, atât de frecvente în acele vremuri, piraţii erau cei mai buni marinari pe care îi avea Anglia.

În timpul domniei lui Henric al V-lea (1413 – 1422), Anglia a încheiat un acord cu Franţa şi Spania, prin care cele trei semnatare se angajau să nu folosească în serviciul lor piraţi şi să colaboreze la stârpirea pirateriei; niciun vas înarmat nu putea părăsi portul fără o autorizaţie şi fără o garanţie care să asigure buna purtare a căpitanului. Dar aceste măsuri severe n-au fost aplicate decât scurtă vreme şi curând negustorii s-au văzut siliţi să revină la vechiul sistem şi să se apere singuri. Pe la jumătatea veacului al cincisprezecelea, renunţându-se la sistemul patentelor, piraţii englezi începură să jefuiască şi corăbiile englezeşti.

Către sfârşitul veacului, în timpul domniei lui Henric al VII-lea, s-a acordat negustorilor şi armatorilor dreptul de a se apăra şi a executa represalii, care s-a fusese unul dintre secretarii lui

Cossa şi ulterior a redactat o *Historia de vita Johannis XXIII,* enumeră câteva: şantaj, lăcomie, beţie, laşitate, hoţie, omor. (Se pare că Dieter von Nauheim, în ciuda asprimii cu care l-a judecat pe fostul său stăpân, realizase el însuşi profituri însemnate de pe urma slujbei sale la Cossa: câţiva ani mai târziu a ctitorit spitalul *Santa Mana dell'anima* din Roma, a cărui construcţie a necesitat o sumă imensă).

Conciliul din Constanţa a durat mai mult de trei ani. După terminarea lui, în primăvara anului 1418, fostul papă Cossa oferi, pentru răscumpărarea păcatelor sale, suma de treizeci şi opt de mii de galbeni. În afară de aceasta, fu obligat să plece la Roma şi să îngenuncheze cu căinţă în faţa noului – acum unicului – papă (Martin al V-lea, fostul cardinal Otto Colonn, o veche cunoştinţă de-a lui) cerându-şi iertare. Papa îl iertă şi-i dădu modesta episcopie de la Tusculum (astăzi Frascati, lângă Roma), unde, după câteva luni, în 1419, Baldo Cossa muri de inimă rea şi sărac lipit pământului… Dar seniorul din partea locului, Cosimo de Medici cel Bătrân – iubitor de artă şi filosof înzestrat cu simţul umorului – îi comandă lui Donatello un somptuos sarcofag care primi rămăşiţele pământeşti ale piratului-papă. Această remarcabilă operă de artă atrage şi astăzi numeroşi vizitatori în Baptisteriul din Florenţa.

După mai mult de o jumătate de mileniu, biserica romană a hotărât să dea numele de Ioan al XXIII-lea altui papă, foarte apropiat zilelor noastre (1958 – 1963). Dar profilul în mozaic al lui

Baldo Cossa se află şi astăzi printre cele două sute şaizeci şi patru de portrete de papi din Bazilica Sf. Paul din Roma.

8.

INTERESANTA ODISEE A VASULUI „PETER VON DANZIG”.

În anul 1473, consiliul oraşului hanseatic Lubeck a primit o scrisoare de la papa Sixt al IV-lea conţinând, între altele, aspre reproşuri cu privire la prădarea vasului „St. Thomas” de către „navigatorul şi piratul” Paul Beneke şi cerând acordarea de despăgubiri. Iată traducerea respectivului pasaj (documentul este redactat, bineînţeles, în latineşte):

„Cu aprobarea şi sprijinul mai multor oraşe hanseatice, acel pirat Paulus Beneke a plecat în apele amintite şi, cu vasul, marinarii şi trei sute de mercenari aliaţi în solda sa, l-a atacat pe Franciscus Sermach, căpitanul şi stăpânul galeonului (un fel de galeră din secolul al XV-lea, prevăzută atât cu vâsle cât şi cu pânze – H.M.), împreună cu oamenii, marinarii şi negustorii săi. În cursul acestui atac au fost ucişi cu brutalitate treisprezece florentini şi aproximativ o sută au căpătat răni îngrozitoare. Mărfurile şi celelalte bunuri care se aflau pe vas, fiind în general evaluate la 30.000 de galbeni, au fost prădate în mod samavolnic. Din acele bunuri, o parte a fost împărţită între tâlhari, după cum le-a fost bunul

plac, iar stăpânul vasului, Franciscus, împreună cu alţi câţiva au fost luaţi captivi, legaţi şi puşi în fiare, apoi aruncaţi în temniţa vasului. Toţi ceilalţi, fie că erau sau nu răniţi, au fost despuiaţi de tot avutul lor şi trataţi ca prizonieri, fiind târâţi de tâlhari în apele lor, după ce aceştia şi-au împărţit între ei toate bunurile astfel obţinute…”

La primirea scrisorii de mai sus, consilierii comunali din Lubeck şi-au clătinat capetele plini de îngrijorare, apoi au socotit că treaba aceasta nu-i priveşte şi au trimis scrisoarea mai departe, la Danzig (azi Gdańsk). Căci, se pare că din acest oraş – situat la vărsarea Vistulei în Baltica şi care făcea totuşi parte, de peste un veac, din Liga hanseatică – pornise întreaga afacere a atacului asupra galeonului „St. Thomas”, întreprins de piratul Paulus (Pavel) Beneke.

Pentru a lămuri împrejurările în care a avut loc atacul – care la vremea lui a produs atâta vâlvă, încât a justificat emiterea documentului papal – trebuie să ne întoarcem la anul 1462, când de pe şantierele navale din La Rochelle a fost lansată o navă de proporţii uriaşe pentru acele timpuri: lungă de douăzeci şi cinci de metri, lată de doisprezece metri, având trei catarge cu o velatură de peste cinci sute de metri pătraţi. Cele şapte sute de tone convenţionale (cum am spune astăzi) ale navei erau, pentru acea vreme, un lucru de-a dreptul uimitor. Neobişnuit era şi corpul navei, care nu era construit din scânduri late, dispuse una peste alta, cum se obişnuia atunci, ci neted, prin îmbinarea muchiilor – sistem folosit

pentru prima oară la construcţia caravelelor spaniole.

În acel an (1462), impunătoarea navă franceză transportase diferite mărfuri la Danzig. Avariată de pe urma unei furtuni, ea nu mai putu părăsi portul baltic. Proprietarul (care era şi armatorul ei) întârzie foarte mult cu plata reparaţiilor, astfel că, atunci când sosi la Danzig să-şi ia nava în primire, dobânzile şi locaţia se ridicară la o sumă uriaşă. Nici procesul care urmă şi niciun apel al regelui Franţei nu avură vreun rezultat: nava rămase în docurile de la Danzig.

Câţiva ani mai târziu, când între oraşul hanseatic şi Anglia izbucni un conflict din pricina unui atac pirateresc săvârşit în apele îndepărtate ale Islandei, consiliul comunal din Danzig îşi aminti de nava franţuzească, o echipă şi o armă, o boteză „Peter von Danzig” şi o trimise în Marea Nordului. Echipajul, compus din cincizeci de oameni, precum şi dintr-o trupă de trei sute de mercenari, se afla sub comanda consilierului (senatorului) Berndt Pawest, care – pe lângă optsprezece tunuri prevăzute cu ghiulele de piatră – avea şi o patentă (după modelul englezesc) care îi „dădea dreptul” să captureze navele duşmane şi să confişte mărfurile, cu condiţia ca aceste mărfuri să fie desfăcute la Danzig şi nu în altă parte. Este primul exemplu cunoscut, când administraţia relativ liberală (şi orientată cu predilecţie spre dezvoltarea negoţului) a unui oraş hanseatic emite un brevet de corsar.

Pawest şi vasul lui (înarmat până în dinţi,

cum s-ar spune) n-a prea avut noroc în croazierele sale. „Peter von Danzig” suferise din nou avarii şi până la terminarea reparaţiilor sosise iama, anotimp în care navele comerciale englezeşti evitau călătoriile prea lungi spre continent. Dar, în timp ce în cele cincizeci de scrisori adresate consiliului din Danzig (şi redactate într-o limbă foarte îngrijită), senatorul şi corsarul Berndt Pawest se plânge de ghinionul care-l urmăreşte, corsarii englezi acţionau din plin: şapte nave capturate, între care trei aparţinând oraşului Lubeck şi un vas de război navigând sub pavilionul patriei lui Pawest: Danzig.

Consiliul municipal din Danzig hotărî atunci să predea comanda vasului unui „om de meserie”, care fu găsit în persoana piratului german Pavel Beneke (faptul că el însuşi îşi spunea „Pavel”, iar nu „Paul” ca în epistola papală, duce la presupunerea că ar fi de origine slavă-baltică). Faima lui Beneke era bine stabilită pe mările nordice. Cele mai spectaculoase performanţe ale sale erau capturarea, cu trei ani în urmă, a marelui cargou englezesc „John of Newcastle”; un an mai târziu, într-o expediţie de o îndrăzneală aproape nebunească, jefuieşte vasele „Madeleine de Dieppe” şi „Lebăda din Caen” chiar la gura Tamisei. Pe unul dintre aceste vase se afla şi Thomas Kuegk, lordul-primar al Londrei.

Prin contract, Beneke obţinea o şesime din dreptul de proprietate asupra vasului „Peter von Danzig”, patenta de corsar şi un anumit procent din prada realizată.

La început, Beneke se mulţumi să escorteze până la Hamburg un convoi de vase hanseatice transportând ţesături de Flandra şi dantele de Brabant. După ce iernează la Hamburg, porneşte în aprilie cu mai multe vase într-un pelerinaj spre Santiago de Compostella (unde şi predecesorul lui, Stortebeker, efectuase cu trei sferturi de veac mai înainte un pelerinaj foarte puţin paşnic…). În realitate, Beneke lăsă vasele pe care le escorta să-şi urmeze drumul spre Spania, iar el se opri cu „Peter von Danzig” în faţa insulei Walcheren (în sud-vestul Olandei) la pândă.

Curând sosi vestea că galeonul „St. Thomas” porneşte din Bruges (pe atunci oraşul principal al Burgundiei Apusene), armat de reprezentantul unei case de negoţ florentine şi încărcat cu mărfuri foarte preţioase aparţinând unor neguţători burgunzi, francezi şi englezi. Cum o parte a mărfurilor avea destinaţia Londra, căpitanul-corsar Beneke socoti că poate prăda galeonul, conform patentei cu care era prevăzut. Faptul că „St. Thomas” era mai mare şi mai bine înarmat ca „Peter von Danzig”, că nu era un vas englezesc, ci aparţinea ducelui Burgundiei şi naviga sub pavilion florentin – toate acestea nu contau pentru Pavel Beneke…

Jefuirea galeonului „St. Thomas” a provocat, după cum am arătat, mare vâlvă şi chiar intervenţia Vaticanului (care s-a produs, ce-i drept, abia trei ani mai târziu). Beneke avea de gând să desfacă bogata pradă la Hamburg, unde putea obţine preţuri bune. Dar negustorii de aici

refuzară să se vâre în asemenea afaceri necurate. Atunci, cu autorizaţia arhiepiscopului de Bremen, se îndreptă spre Stade (unde mai vânduse o încărcătură de ţesături flamande capturată de pe vasul englez „Violence”), având grijă să-i anunţe şi pe negustorii din Hamburg, Lüneburg (în Hanovra) şi Bremen – dar nu reuşi să vândă decât o zecime din mărfurile luate ca pradă, adică o sumă care abia îi ajungea să poată plăti lefurile echipajului şi soldele mercenarilor.

Pavel Beneke se întoarse spăsit la Danzig, unde armatorii şi comanditarii săi îi cumpărară mărfurile la preţuri fixate de ei (ceea ce reprezenta totuşi o sumă apreciabilă). Din încărcătura galeonului „St. Thomas” făcea parte şi un altar pictat de Hans Meruling – neîntrecutul meşter al şcolii vechi olandeze – reprezentând „Judecata de Apoi” şi destinat unei biserici din Florenţa. Armatorii din Danzig au hotărât să nu scoată în vânzare această operă de artă, ci au dăruit-o bisericii Sfânta Maria, ca o răscumpărare a păcatelor…

Când începură tratative între Anglia şi Liga hanseatică pentru rezolvarea chestiunilor litigioase şi reluarea schimburilor comerciale, consiliul municipal din Danzig pretinse că acţiunile lui Pavel Beneke nu erau cele ale unui corsar, ci pur şi simplu nişte expediţii piratereşti – dovada; „Peter von Danzig” nu era proprietatea oraşului, ci a celor trei armatori care. Suportaseră costul reparaţiilor, iar comanditarul expediţiei era onorabilul domn Berndt Pawest, aşadar un

particular… Cum Anglia era interesată în comerţul cu oraşele hanseatice şi se simţea ea însăşi cu musca pe căciulă din pricina zelului corsarilor ei, a luat aceste explicaţii ca bune şi lucrurile se liniştiră.

Cele două nave – „St. Thomas” şi „Peter von Danzig” – avură o soartă mai puţin liniştită. Galeonul, echipat de Liga hanseatică şi lansat din nou pe rutele comerciale nordice, a fost „confiscat” de francezi, care îl înapoiară foştilor proprietari… pentru suma de 12.000 de galbeni, „Peter von Danzig” – acum proprietate legală a hansei – retransformat în vas comercial, suferi un naufragiu (în 1475) la gurile Loarei, iar proprietarii şantierelor navale din Rochelle, unde fusese construit vasul, socotiră că repararea lui nu este rentabilă.

Cât despre Pavel Beneke – „josnicul pirat Paulus”, cum îl califică epistola papală – se pare că a trăit până la adânci bătrâneţi în casa somptuoasă pe care şi-a clădit-o la Danzig, ocupându-se de negoţ şi aflându-se în mare stimă printre concetăţenii săi…

9.

AMIRALUL-PIRAT NIKOLAUS KNIPHOFF

Cariera de pirat, scurtă dar foarte agitată, a lui Nikolaus Kniphoff, a fost o urmare directă a îngrozitorului măcel cunoscut în istorie sub

numele de „Baia de sânge de la Stockholm” – eveniment care nu-şi are asemănare decât în „Noaptea Sfântului Bartolomeu” de la Paris petrecută cu cinci decenii mai târziu, în acelaşi veac atât de bogat în evenimente sângeroase.

Nikolaus Kniphofi se afla la comanda flotei militare daneze în timpul domniei lui Christian al II-lea. Acest rege ambiţios – căsătorit cu Elisabeta, sora cea mai tânără a împăratului german Carol al V-lea, căsătorie prin care se înrudea şi cu familiile domnitoare din Franţa, Portugalia şi Ungaria – nutrea planuri mari, între care reunificarea Scandinaviei prin forţa armelor. El era sprijinit de cumnaţii săi de pe tronurile Europei şi de papă, care nu vedea cu ochi buni progresul reformei în Suedia.

Din „Baia de sânge de la Stockholm” n-au scăpat decât foarte puţini nobili suedezi, între care Gustav Wasa. Rămas fără patrie, el a trăit câtăva vreme ca pirat în Baltica, însufleţit de gândul de a-şi răzbuna tatăl şi unchiul care, împreună cu peste o sută de alţi „eretici”, fuseseră decapitaţi şi apoi arşi pe rug. Toate încercările lui Kniphoff, amiralul lui Christian, de a pune mâna pe pirat, se dovediră zadarnice: Wasa avea în vine sângele strămoşilor să-i vikingi, era un navigator abil şi ştiuse să-şi recruteze căpitanii şi echipajele dintre locuitorii aşezărilor de coastă unde pirateria avea o veche tradiţie.

Ar fi însă o greşeală să-l socotim pe Gustav Wasa un simplu pirat având ca unic scop jaful. Mai întâi, fiindcă (aşa cum se întâmplase – şi se va mai

întâmpla – de-a lungul istoriei şi cu alţi comandanţi militari) fusese izgonit din patria sa şi avusese de ales între a căuta un refugiu, destul de nesigur, în altă ţară sau a colinda mările bucurându-se de o relativă libertate; în al doilea rând, activitatea sa piraterească avea ca obiectiv să lovească în duşmanul său Christian şi să dobândească o forţă armată capabilă de a elibera Suedia de ocupaţia daneză. Acest obiectiv fu atins trei ani mai târziu şi Wasa intră în istoria Suediei ca erou naţional – sărbătorit ca atare până în zilele noastre.

Christian, gonit din Suedia, apoi şi din Schleswig-Holstein, se retrase în Flandra, Kniphoff, deşi originar din Malmö (aşadar din Suedia), îi rămase credincios şi-l urmă până la Antwerpen (Anvers). Aici, regele şi amiralul său – care învăţaseră câte ceva din evenimentele legate de activitatea piratului patriot Wasa – armară zece nave puternice cu care Kniphoff porni să colinde mările nordice, abordând şi jefuind toate navele aparţinând ţărilor care într-un fel sau altul îşi arătaseră împotrivirea faţă de politica de forţă a lui Christian. Acţiunea lui Kniphoff a fost atât de eficace, încât – după cum ne spune un cronicar competent – „între Skagen şi Groningen marea era mai pustie decât pe vremurile de glorie ale lui Stortebeker”.

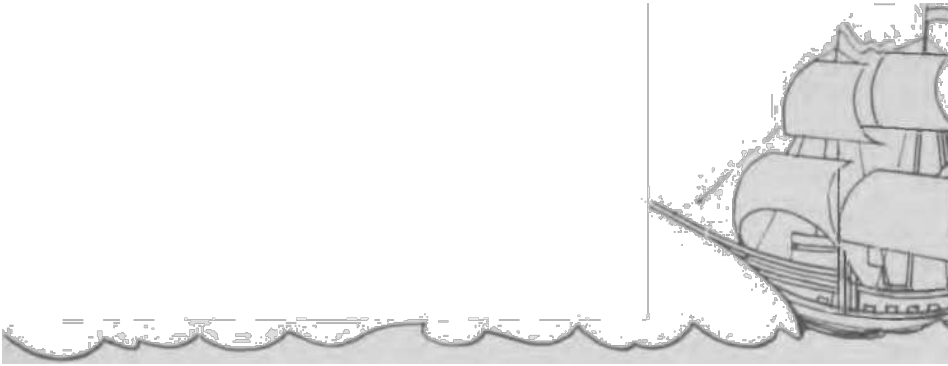
Între timp, la Hamburg, adversarii lui Christian ajunseseră la o înţelegere cu cumnaţii acestuia. Drept urmare, Nikolaus Kniphoff începu să jefuiască şi navele hanseatice. Or, consiliul

municipal şi camera de comerţ din Hamburg dovediseră şi mai înainte că atunci când e vorba de piraterie nu ştiu de glumă. Primarul oraşului, pe nume Koel, armă o flotă şi porni în căutarea celei a lui Kniphoff. O găsi în largul coastei frizone răsăritene, regiune atât de agreată de piraţi din cele mai vechi timpuri. După o luptă scurtă, dar înverşunată, amiralul-pirat, împreună cu o sută şaizeci şi doi „complici” (cum îi califică actul de acuzare) fură prinşi.

Ca de obicei, nici procesul de la Hamburg nu dură prea mult; în oraşul hanseatic, trăind aproape exclusiv de pe urma comerţului pe mare, pentru piraţi nu exista decât o singură pedeapsă… Spre cinstea judecătorilor de la Hamburg se cuvine, însă, să menţionăm faptul că mai mult de jumătate dintre acuzaţi au fost achitaţi şi eliberaţi, deoarece erau „… fii de ţărani, buni, dar amăgiţi…” Ceilalţi, piraţii autentici şi conducătorul lor, fostul amiral danez Nikolaus Kniphoff, au fost executaţi în piaţa Grasbrook; apoi cele şaptezeci şi cinci de capete, înfipte în suliţi, au fost expuse pentru a servi drept pildă – după cum o cerea procedura juridică din oraşele Ligii hanseatice.

Kniphoff şi oamenii săi au fost printre ultimii piraţi executaţi la Hamburg. Pavilionul vasului de comandă al lui Kniphoff a fost atârnat deasupra amvonului catedralei Sfânta Maria, unde s-a aflat mulţi ani în şir, până n-au mai rămas din el decât câteva fâşii zdrenţuite. În timpul slujbei religioase de duminică, pavilionul zdrenţuit avea menirea să

amintească negustorilor cucernici forţa nemăsurată a hansei, triumful negoţului asupra tâlhăriei la drumul mare – pirateria fiind una dintre cele mai brutale forme ale acestei tâlhării…

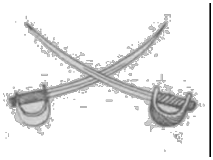


IV

SARAZINII: UN MILENIU DE PIRATERIE

„… cei mai vechi străbuni ce-mi cunosc erau, în suta a şaisprezecea, tâlhari de apă, oameni liberi şi cutezători, vânturând după pradă mările în lung şi-n larg, de la Iaffa la Baleare, de la Ragusa la Tripoli”.

Pantazi în „Craii de Curte-Veche” de Mateiu Ion Caragiale.



1.

„COASTELE BARBAREŞTI”.

Multă vreme, nord-vestul Africii, cuprinzând ţărmurile Marocului, Algeriei, Tunisului şi Tripolitaniei, au fost cunoscute în Europa sub numele de „Coastele Barbareşti” şi se bucurau de faima de a adăposti piraţii cei mai temerari care au bântuit vreodată Mediterana. (Numele nu se trage, cum s-ar putea crede, de la „barbari”, ci de la „berberi” – populaţie, probabil de origine libiană, răspândită înainte vreme din insulele Canare până în Egipt şi în Senegal, astăzi aproape complet asimilată de arabi.) Acest nume, ca şi îndeletnicirea de piraţi, le-au păstrat vreme de peste un mileniu, până în anul 1830, când Algerul a capitulat sub acţiunea flotei şi trupelor franceze. Arabii numeau regiunea Maghreb – nume justificat prin poziţia ei în raport cu ţările Orientului Apropiat (în arabă *maghreb*: „Soare-apune”).

Ciudat este faptul că, în vremurile mai vechi, marea era un element foarte puţin familiar pentru musulmani care, ca locuitori ai unor regiuni de deşert, nu s-au ocupat niciodată cu navigaţia. Se spune că, după cucerirea Egiptului de către arabi (în jurul anului 640), califul Omar i-a scris

generalului său din Alexandria, întrebându-l cu ce seamănă marea de care auzise vorbindu-se atât de mult. Generalul i-a răspuns că este „o fiară uriaşă, pe care oameni, aparţinând de anumite popoare, o străbat ca nişte viermi cocoţaţi pe bârne”. Drept urmare, califul a dat o ordonanţă prin care se interzicea musulmanilor să se aventureze pe mare fără o autorizaţie specială. Şi totuşi, urmaşii cuceritorilor Egiptului au devenit, în perioada Evului Mediu, excelenţi navigatori şi cei mai temuţi piraţi care au bântuit vreodată în Mediterana.

E adevărat însă că, de-a lungul veacurilor, populaţia Coastelor Barbareşti s-a transformat într-unul dintre cele mai uriaşe amestecuri de rase: pe lângă berberi, s-au stabilit aici negustorii greci şi fenicieni ai contoarelor comerciale, romani din trupele de ocupaţie, năvălitori vandali al căror imperiu se întindea până aici, levantini fugiţi din faţa expansiunii turceşti; cuceritori arabi care au dat întregii regiuni o religie şi, în parte, o limbă unitară, apoi senegalezi şi nigerieni originari din sud, ca şi normanzi cu ochi albaştri şi păr roşu veniţi din Sicilia – şi poate că aceştia din urmă, urmaşi ai vikingilor, au influenţat în bună măsură orientarea către piraterie a acestei populaţii veşnic neliniştite, trăind pe un pământ sărac în resurse şi aflat în vecinătatea unor ţări bogate ca Spania, Franţa, Italia.

Izvoarele istorice ale Evului Mediu timpuriu sunt aproape tot atât de sumare pentru regiunile mediteraneene ca şi pentru nordul Europei. În

analele carolingiene (manuscrisul cel mai vechi se află în biblioteca mănăstirii Lorsch din Hessen), sub anul 798 se află o însemnare scurtă: „Insulele Baleare au fost jefuite de mauri şi sarazini”. Sub anul următor, însemnările sunt ceva mai ample:

„Insulele Baleare, care în anul trecut au fost jefuite de mauri şi sarazini, ni s-au supus, după ce au cerut şi obţinut sprijinul nostru şi cu ajutorul lui Dumnezeu au fost apărate de noi împotriva atacului piraţilor. În acea bătălie am cucerit şi stindarde ale maurilor, pe care le-am remis regelui (Carol cel Mare – H.M.) nostru”.

Din textele de mai sus se impun câteva concluzii: mai întâi, că după dezmembrarea Imperiului roman, activitatea piraterească din Mediterana a cunoscut o apreciabilă intensificare; apoi, că a apărut o nouă rasă de piraţi – maurii, sarazinii (numele a pătruns la noi din franceză, *sarrasin,* după o etimologie curioasă şi deloc sigură – în latină, *Sarracenus,* de la *sarraca* sau *sarracum* – „car”, „căruţă”, prin urmare cu sensul „cel ce merge în căruţă”); în sfârşit, că locuitorii regiunilor ameninţate de atacuri piratereşti se adresau în mod firesc singurei puteri militare în măsură să le poată oferi protecţie – imperiului carolingian.

Către mijlocul veacului al nouălea, navele sarazine întreprind una dintre cele mai îndrăzneţe expediţii din istoria pirateriei. Iată ce ne spune episcopul Prudentius din Troyes, în însemnările sale cu privire la anul 846: „În luna august, sarazinii şi maurii urcară Tibrul până la Roma,

jefuiră biserica Sfântului Petru, principele apostolilor, şi împreună cu altarul de pe mormântul lui Petru luară toate odoarele şi tezaurul. Apoi ocupară un munte foarte întărit, aflat la o sută de mile (e vorba de mile romane – aşadar, circa 150 km – H.M.) depărtare de oraş. Câţiva dintre ducii lui Lothar îi atacară cu destulă vitejie pe mauri şi fură nimiciţi; dar o parte a duşmanilor, pe când încerca să pătrundă în biserica Sfântului Apostol Paul, a fost copleşită de populaţia locală şi zdrobită… Când sarazinii, cu navele lor încărcate cu comorile pe care le jefuiseră, porniră pe drumul de înapoiere, izbucni pe neaşteptate… o furtună puternică, astfel că navele se izbiră între ele şi se scufundară. Unele dintre odoare s-au găsit apoi în buzunarele morţilor aruncaţi de mare la mal şi au fost duse înapoi la mormântul Sfântului Apostol Petru”.

Este limpede că ne aflăm în faţa unei expediţii de jaf executate după toate regulile pirateriei. Navele sarazinilor s-au strecurat pe lângă fortăreaţa de lângă gura Tibrului folosind surpriza; unicul lor scop era jefuirea tezaurului din biserica Sfântului Petru, a odoarelor de aur şi argint bătute cu pietre preţioase. „Nu exista loc mai sfânt pentru întregul Occident – scrie un istoric mai nou – şi acest tezaur al cultului creştin, de care nu s-au atins nici goţii, nici vandalii, nici grecii sau loagobarzii, a căzut pradă unei bande de tâlhari africani”. (Ferd. Gregorovius: *Die Geschichte der Stadt Rom im Mittelalter* – „Istoria oraşului Roma în Evul Mediu”). Marile opere de

artă distruse cu acest prilej au rămas pierdute pentru totdeauna. Pe bună dreptate remarca un alt autor (L. Buhnau, în op. cit.) că expediţia de jaf din 846 „... este una dintre marile etape pe drumul calvarului omenirii... Când mii de tăbliţe de lut au fost sparte la Ninive, s-a atins primul punct culminant în această furie îndreptată împotriva propriei moşteniri, iar când flăcările au mistuit biblioteca din Alexandria, a fost atins al doilea...”

Cu prilejul expediţiei din 846, singurul care a reuşit să opună o rezistenţă eficace maurilor a fost comitete (maregraful) Guido din Spoleto. În faţa armatei longobarde conduse de el, maurii s-au împărţit în trei grupuri: soarta unuia dintre ele, care porni pe mare, o cunoaştem; al doilea grup porni cu prizonierii destinaţi să fie vânduţi ca sclavi spre nord; al treilea, cel mai numeros, părăsi Roma pe străvechea Via Appia, jefuind toate aşezările întâlnite în cale, spre a-l atrage pe comitete Guido cu armata sa şi a îngădui astfel celorlalte două grupuri, încărcate cu pradă, să se pună la adăpost. Era un plan ingenios, iar bătălia care s-a dat sub zidurile oraşului Gaeta, la sud-est de Roma, a arătat că barbareştii posedau o tehnică de luptă remarcabilă. La un moment dat, comitete Guido şi oamenii lui erau înconjuraţi, gata să se predea, când dinspre sud, de la Neapole, sosiră ajutoare sub comanda lui Sergius al II-lea, care deciseră sorţii izbânzii în favoarea trupelor longobarde-napolitane.

În ciuda furtunii care a scufundat flota

sarazină şi a înfrângerii de la Gaeta, ştirea despre bogăţiile imense ale Italiei, care se răspândi pe coastele de nord ale Africii, constitui un stimulent puternic pentru organizarea unor noi expediţii piratereşti (tot aşa cum bogăţiile mănăstirilor scoţiene şi irlandeze exercitară o atracţie irezistibilă asupra vikingilor, piraţii de la celălalt capăt al Europei). La numai trei ani după jefuirea Vaticanului, în 849, o nouă flotă barbarescă porni spre Italia. Dar de data această orăşele maritime italiene, răspunzând apelului lansat de papa Leon al IV-lea, erau pregătite să facă faţă atacurilor. Flota şi trupele oraşelor Neapole, Gaeta şi Amalfi fură puse sub comanda lui Caesarius (fiul lui Sergius al II-lea), care se distinsese în bătălia de la Gaeta.

Prima ciocnire dintre cele două flote avu loc în largul portului Ostia. Galerele amiralului Caesarius erau mai mari şi mai grele decât navele sarazine, care în schimb erau mai lesne manevrabile. Totuşi, flota oraşelor maritime italiene reuşi să risipească navele maure uşoare, pe care marea furioasă le izbi apoi de stânci, sfărâmându-le. (N-au lipsit, în acel veac bântuit de misticism, nici vocile care au interpretat furtuna aceea ca pe un „semn al cerului” în favoarea creştinătăţii…) Maurii care au scăpat cu viaţă au fost duşi la Ostia şi la Roma; cei ce luaseră parte şi la prima expediţie fură executaţi chiar la Ostia, ceilalţi, mânaţi la Roma, unde trebuiră să lucreze la consolidarea zidurilor oraşului şi întărirea turnurilor de apărare. În lungul Tibrului fură

construite fortificaţii menite să stăvilească accesul vaselor piratereşti către Oraşul Etern (aproximativ în acelaşi timp când asemenea lucrări se executau şi de-a lungul Senei, spre a apăra Parisul de atacurile piraţilor normanzi).

Lucrările la zidul de apărare construit de prizonierii sarazini în jurul Vaticanului au durat patru ani şi au fost executate sub supravegherea personală a papei Leon al IV-lea. La 27 iunie 852 el a fost inaugurat în mod festiv, incinta sa primind numele de „Civitas Leonina”.

Alte oraşe n-au avut aceeaşi şansă şi au suferit distrugeri îngrozitoare de pe urma atacurilor piratereşti; vechiul Centumcellae, oraş fondat de etrusci, a fost de două ori distrus de sarazini – a doua oară cu atâta cruzime, încât locuitorii care scăpaseră cu viaţă au refuzat să se mai întoarcă şi au trăit vreme de patruzeci de ani în pădurile munţilor, ca fiarele. (Astăzi, pe locul aşezării distruse se ridică oraşul Civitavecchia.) Cam în aceeaşi vreme, locuitorii aşezărilor de pe coastele Corsicei, îngroziţi de atacurile piratereşti sarazine, îşi părăsiră căminele şi se refugiară în Italia unde se simţeau mai apăraţi.

Expediţiile pornite de pe Coastele Barbareşti se îndreptau frecvent şi către ţămurile franceze. Lângă celebra localitate balneară St. Tropez se află satul La Garde-Freinet (vechiul Fraxinetum roman), unde turiştilor li se arată ruinele castelului sarazinilor, de unde piraţii veniţi din nordul Africii au terorizat vreme de nouăzeci de ani regiunile înconjurătoare; de altfel, întreaga

coastă poartă şi astăzi numele Les Maures. Cronicile vremii menţionează că în anul 838, piraţii au atacat Marsilia, în 842 şi 850 au pătruns până la Arles, iar în 852 au cucerit chiar Barcelona. În prima jumătate a veacului al zecelea, arhiepiscopul de Aix trebui să fugă din faţa sarazinilor până la Reims, iar episcopul de Maguelone trebui să se refugieze în interiorul ţării cu întregul stat major al diocezei sale.

Pe vremea când cuibul de piraţi de la Fraxinetum periclita navigaţia în Mediterana, Bizanţul a organizat două expediţii împotriva lui. Flota bizantină dispunea de aşa-zisul „foc grecesc” (un amestec foarte inflamabil, probabil originar din China, care în contact cu apa se aprindea printr-o explozie; este menţionat încă din anul 330, dar formula lui s-a pierdut – se bănuieşte că avea var, pucioasă, cărbune, smoală, răşină, ţiţei, poate şi salpetru), care vreme de multe veacuri a fost una dintre armele eficace ale flotelor trimise să combată pe piraţii sarazini. După o primă înfrângere, piraţii s-au refăcut destul de repede; a doua ar fi fost definitivă, dacă regele Hugo al Italiei n-ar fi intrat în relaţii amicale cu piraţii, de care. Voia să se folosească în lupta împotriva rivalului său Berengar, comitete de Ivrea (în nordul Italiei, lângă Torino).

Obsedat de ideea de a-l prinde pe Berengar, Hugo i-a postat pe sarazini la trecătorile Alpilor, de altfel, fără succes: Berengar s-a strecurat printre posturile piratereşti, ajungând nevătămat la curtea lui Otto cel Mare. Dar sarazinii rămaseră

la trecători îndeosebi la Mont Cenis şi St. Bernard, tâlhărind la drumul mare. Abia în a doua jumătate a veacului, după ce jefuiseră în mod repetat câteva mănăstiri, s-au întreprins mai multe expediţii împotriva lor, tăindu-li-se drumul de înapoiere la Fraxinetum; acest din urmă cuib de piraţi a căzut şi el, în anul 972. În Alpi, unele denumiri amintesc şi astăzi de ei – de pildă Pontresina din Elveţia (de la: Ponte Sarraceno).

Dar Roma, Corsica, Fraxinetum şi trecătorile Alpilor sunt numai palide exemple ale primelor două veacuri de activitate piraterească pornită de pe Coastele Barbareşti – activitate care mai târziu se va abate cu nestăvilită furie asupra întregii Europe Apusene.

2.

MEDITERANA: UN CAZAN ÎN CONTINUĂ FIERBERE

Evul Mediu timpuriu înregistrează o intensificare a activităţii pirateresti şi în Adriatica, vechiul teatru de operaţii al piraţilor iliri şi acum domeniu al unei noi puteri comerciale şi maritime: Veneţia. La mijlocul veacului al cincilea, când hunii au cucerit puternicul centru comercial Aquileia, situat pe ţărmul nordic al Adriaticii, mulţi dintre locuitorii lui au căutat adăpost pe insulele lagunelor din faţa coastei venete. Dintre numeroasele aşezări formate astfel, cea mai importantă avea să devină Veneţia, care îşi va

depăşi cu încetul rivalele Comacchio şi Ravenna. Veneţia plătea tribut piraţilor croaţi, ca aceştia să lase liberă trecerea navelor comerciale aparţinând oraşului lagunelor.

Andrea Dandolo, doge, cronicar şi autor al unei istorii a Veneţiei, ne spune că, dintre dalmaţieni, cei mai răi erau „... slavii din Narenta... care se trăgeau din goţi, erau păgâni şi practicau pirateria". Evident, slavii nu se trăgeau din goţi, totuşi, trebuie spus că în regiunea râului Narenta s-au aşezat, între alte popoare migratoare, şi goţii, iar în veacul al şaselea un grup numeros de slavi; de asemenea, influenţele latine sunt şi ele apreciabile în această regiune, după cum ne-o dovedeşte însuşi faptul că limba dalmată (dispărută către sfârşitul veacului trecut) este o limbă romanică. Locuitorii acestor meleaguri au început foarte curând să practice pirateria.

În cea mai veche cronică a Veneţiei se vorbeşte de o bătălie cu sarazinii, în care oraşul dogilor a pierdut nu mai puţin de şaizeci de nave. Alte cronici menţionează tributul plătit piraţilor de pe coasta răsăriteană a Adriaticii. Când acest tribut nu mai reuşi să apere de jaf navele negustorilor veneţieni, oraşul lagunelor trecu la construirea unei flote de război. Acţiunea începu sub dogele Pietro Trandonico, care fu însă ucis, în anul 864, de către conjuraţi. Urmaşul său, Orso al II-lea, îl învinse şi-l supuse pe Domagoi, şeful piraţilor slavi, apoi risipi o flotă sarazină care pătrunsese în sudul Adriaticii. Veneţia capătă

pentru câtva timp, supremaţia în răsăritul Mediteranei şi devine principalul furnizor al Europei de mărfuri orientale, îndeosebi mirodenii şi mătase.

Totuşi, de-a lungul veacurilor dalmaţienii au rămas adversarii cei mai redutabili ai veneţienilor – ceea ce se explică pe de o parte prin aşezarea geografică pe ţărmurile aceleiaşi Adriatice, pe de altă parte prin… îndeletniciri: veneţienii erau prin excelenţă negustori, dalmaţienii moşteniseră vechile tradiţii ale piraţilor iliri – deşi, după cum vom vedea mai departe, în anumite perioade oraşele de pe coasta răsăriteană a Adriaticii, de pildă Ragusa (Dubrovnikul de astăzi), deveniseră mari puteri comerciale, cu nimic mai prejos de Veneţia.

În jocul acesta, care a opus vreme de veacuri pe piraţii sarazini şi dalmaţieni republicilor comerciale Veneţia şi Genova, interveneau uneori forţe din afară: când normanzii s-au stabilit în Sicilia şi sudul Italiei, trupele şi flota lui Robert Guiscard au susţinut câteva bătălii împotriva dalmaţienilor, cucerind şi portul Dyrrachion, pe care italienii îl numeau Durazzo (Durres de astăzi). Întocmai ca normanzii (sub Robert Guiscard şi urmaşii acestuia), care nu se dădeau în lături să practice pirateria, dar în acelaşi timp, atunci când interesele lor o cereau, combăteau cu înverşunare pe piraţii din Mediterana – fie ei sarazini, dalmaţieni sau greci – tot aşa şi cavalerii ioaniţi („de Malta”) au dus, în decursul celor câtorva veacuri de existenţă a ordinului lor, o

politică adesea ambiguă: organizau expediţii cu caracter eminamente pirateresc şi în acelaşi timp îşi asumau rolul de poliţişti ai mărilor combătând pirateria. Despre activitatea acestei confrerii aristocratice, ai cărei membri erau cei mai înverşunaţi luptători împotriva păgânilor (adică a piraţilor sarazini), se cuvine să vorbim mai pe larg.

Ordinul cavalerilor ioaniţi (din 1310 îşi spunea şi „de Rodos”, iar din 1530 „de Malta”) a fost fondat pe la mijlocul veacului al unsprezecelea, în Ierusalimul cucerit în timpul primei cruciade. Vreme de aproape un sfert de mileniu, membrii lui au îngrijit cu devotament pe bolnavi (în spitalul „Sf. Ioan” din Ierusalim, de unde şi numele ordinului), iar în timp de război luptau cu curaj împotriva „necredincioşilor”. Deşi ordinul primea printre membrii lui doar reprezentanţi ai aristocraţiei, la baza lui se afla iniţiativa unor simpli negustori din Amalfi, fondatorii spitalului pentru pelerini din Ierusalim.

După cucerirea Ierusalimului de către Saladin (în 1187) sediul ordinului se mută la Ptolemais (acum Akko, la nord de Haifa). Alungaţi şi de aici, cavalerii ioaniţi pribegesc mulţi ani în căutarea altui adăpost; în alianţă cu flota şi trupele vestitului pirat genovez Vignolo di Vignoli cuceresc insula Rodos, unde îşi stabilesc sediul în 1309. În Rodos construiesc ample fortificaţii, menite să apere insula de eventualele atacuri, de asemenea trec la construirea unei flote de război – una dintre cele mai puternice ale vremii – cu

ajutorul căreia „au împletit, în mod profitabil, cele două profesiuni ale negoţului şi pirateriei” (Ph. Gosse, op. cit.).

Într-adevăr, insula se afla în imediata apropiere a rutelor comerciale care legau Alexandria, Pireul, Bizanţul şi alte porturi din răsăritul Mediteranei cu Veneţia, Genova şi, mai departe, cu oraşele hanseatice din nordul continentului (poziţie privilegiată care, după cum am văzut, a făcut ca încă din antichitate locuitorii de aici să se îndeletnicească intens cu pirateria). Deşi membri ai unui ordin samaritean, ioaniţii au făcut din transportul sclavilor o ramură importantă a negoţului lor; în ceea ce priveşte activitatea piraterească, atacau cu predilecţie navele turceşti şi maure, dar, ocazional, nu scăpau prilejul să captureze încărcătura bogată a vreunei nave veneţiene sau genoveze. De aceea, „n-a existat naţiune creştină care, într-o perioadă sau alta, fie că se plângea de jafurile lor, fie că le cerea cu umilinţă protecţie” (op. cit.).

Turcii, asupra cărora au obţinut mai multe victorii răsunătoare, au reuşit abia după mai mult de două veacuri să-i înfrângă; în 1522, Soliman cel Mare, după un asediu de şase luni, a cucerit insula, gonindu-i din Rodos, în ciuda apărării deosebit de dârze organizate sub conducerea marelui maestru al ordinului, Villiers de l’Isle Adam (un strămoş al scriitorului cu acelaşi nume, din secolul al nouăsprezecelea). Din nou cavalerii ioaniţi au devenit pribegi, umblând din loc în loc, vreme de opt ani; după ce au stat scurtă vreme în

Creta, apoi la Marsilia, Carol Quintul le cedează Malta (în 1530), când începe o perioadă nouă în activitatea lor (despre care vom vorbi, pe larg, mai departe).

Începând din veacul al paisprezecelea şi vreme de circa trei sute de ani. Piraţii sarazini domină cu impetuozitate în Mediterana. Dalmaţienii şi croaţii, sicilienii, grecii, precum şi cavalerii ioaniţi – în măsura în care aceştia din urmă organizau acţiuni piratereşti – sunt numai palizi concurenţi ai sarazinilor porniţi de pe coasta de nord-vest a Africii, unde în special după alungarea maurilor din Spania (1492), se alcătuiseră câteva formaţii statale semiindependente care se declarau pe faţă piratereşti. Istoricii acelei perioade în care Evul Mediu târziu se îmbina cu zorii epocii moderne au încercat să explice dezvoltarea impetuoasă a pirateriei în Mediterana – acest „cazan în continuă fierbere”, cum au numit-o – prin contradicţiile adânci dintre lumea creştină şi cea musulmană; dar problema poate fi pusă şi altfel: de ce, în acea epocă în care deosebirea dintre negustorie şi piraterie era relativă, când atât sultanii cât şi împăraţii foloseau galere acţionate de sclavi sau prizonieri în lanţuri, când principii creştini aveau constructori navali şi marinari mult mai pricepuţi, sarazinii au dat totuşi un număr infinit mai mare de piraţi, între care câţiva excelenţi amirali? Întrebarea necesită un răspuns complex, legat îndeosebi de împrejurările istorice.

După cum am văzut, în anumite perioade deşi

în anumite regiuni ale globului nostru, pirateria se dezvolta acolo unde existau condiţii (trafic comercial activ, refugii bine apărate etc.) şi creştea în intensitate atunci când nu exista o putere militară capabilă s-o combată cu eficacitate. În Mediterana, traficul comercial era mai intens ca pe orice altă mare a lumii: navele veneţiene, genoveze şi raguzane, apoi cele engleze, spaniole şi portugheze, precum şi cele venite din porturile nordice se îndreptau către răsărit pentru a achiziţiona mirodenii şi celelalte mărfuri orientale atât de căutate. Nici de refugii nu duceau lipsă piraţii de pe Coastele Barbareşti: Algerul, Tunisul şi alte câteva oraşe, unde beii locali – care de drept erau supuşi califului arab sau sultanului turc, dar în fapt domneau ca suverani absoluţi – le asigurau adăpost, bineînţeles în schimbul unei părţi a prăzii obţinute (este acelaşi sistem pe care, aproximativ în aceeaşi perioadă, îl practicau seniorii frizoni cu piraţii hanseatici).

În sfârşit, pe perioade uneori foarte îndelungate nu exista în Mediterana o putere militară capabilă să combată pirateria: Veneţia şi Genova erau puteri comerciale şi adesea preferau să plătească tribut piraţilor spre a asigura navelor lor dreptul de liberă navigaţie, Franţa şi Anglia erau angajate în dezastruosul „război de o sută de ani” sfârşit abia în 1453, Spania luptă împotriva maurilor pe propriul ei teritoriu, iar oraşele hanseatice erau departe… Singura putere maritimă care ar fi putut să combată în mod

eficace pirateria în Mediterana era Portugalia, unde Henric Navigatorul, în cei patruzeci şi cinci de ani de activitate ai săi, pregătise numeroşi marinari experimentaţi şi ridicase flota comercială portugheză pe primul loc din lume. Dar acest prinţ cu vederi nespus de largi pentru vremea lui era preocupat de organizarea unor călătorii spre ţărmuri îndepărtate şi necunoscute. Expediţiile trimise de don Enrique el Navegador (în ciuda poreclei sale, el n-a călătorit decât foarte puţin) au explorat ţărmul apusean al Africii şi l-au însemnat pe hărţi de la Gibraltar până în Guineea portugheză de astăzi. Mediterana era prea strâmtă şi prea aglomerată pentru Henric, care a obţinut de la papă monopolul comerţului african şi al cuceririi regiunilor de litoral în Africa (în afară de ţărmul nordic, mediteranean), „atât asupra celor dobândite, cât şi asupra celor ce vor fi dobândite, de la capurile Bojador şi Nao, până în Guineea şi mai departe, de-a lungul ţărmului sudic până în Indii”. (Se cuvine menţionat că, prin „Indii” se înţelegeau ţările de la răsărit de Marea Roşie, uneori şi Etiopia.).

În timpul lui Henric construcţiile navale au înregistrat progrese uriaşe. Spre sfârşitul vieţii sale (a murit în 1460), în flota portugheză a început să predomine caravela – navă cu trei sau patru catarge, de o formă relativ ascuţită şi cu aşa-numita velatură latină: pânze triunghiulare sau cu partea de sus triunghiulară, care, în stare de echilibru, erau paralele cu chila vasului. Caravelele portugheze erau uşoare, rapide, lesne

de manevrat, iar în caz de vânt nefavorabil puteau totuşi înainta în volte, întorcând când un bord, când celălalt în direcţia vântului; ele erau potrivite pentru călătorii lungi şi au jucat un rol de seamă în descoperirile geografice din veacurile al cincisprezecelea şi al şaisprezecelea. (între alţii, Vasco da Gama şi Cristofor Columb au folosit caravele în călătoriile lor.).

Se cuvine să amintim aici câteva dintre regiunile africane de coastă explorate de navigatorii portughezi, deoarece ele au jucat un rol important mai ales în comerţul de sclavi, dar şi în activitatea piraţilor de mai târziu, cărora le-au oferit adesea locuri de refugiu şi aprovizionare.

Astfel, în jurul anului 1461, Pero de Cintra, care se îndeletnicise câtva timp cu vânătoarea de sclavi şi cu pirateria (se pâre că fără prea mult succes), descoperă aşa-numitul „Ţinut al râurilor de la miazăzi” – litoralul Guineii de astăzi; navigând mai departe, ajunge la un ţărm muntos pe care îl numeşte Serra de Leao („Munţii Leoaicei”), trecut pe hărţile de mai târziu sub denumirea de Sierra Leone. Mai departe, debarcă în câteva locuri unde întâlneşte planta leguminoasă malageta, ale cărei seminţe amintesc (destul de vag…) ca gust de piperul indian, şi astfel ţărmul Liberiei de astăzi a fost denumit „Coasta Piperului”.

Între anii 1469 şi 1475, expediţii trimise de Fernao Gomez, un bogat neguţător de sclavi din Lisabona, explorează tot ţărmul nordic al golfului Guineii, descoperind succesiv: Coasta Fildeşului,

Coasta Aurului (unde existau într-adevăr zăcăminte aurifere bogate) şi Coasta Sclavilor (între gurile râului Volta şi delta Nigerului); acest din urmă ţărm a primit şi numele semnificativ de „Lagunele blestemate”, deoarece de-a lungul lui se găsesc recife primejdioase, „printre care se încumetau să navigheze numai marinarii foarte iscusiţi sau negustorii foarte lăcomi”. Ţărmurile lagunelor sunt crestate de mici golfuri ascunse, străjuite de păduri tropicale – ascunzători ideale pentru neguţătorii de sclavi, piraţi şi toţi cei urmăriţi de lege. În aceste locuri s-au refugiat adesea, de-a lungul veacurilor următoare, navele piratereşti spre a scăpa de vasele de război trimise în urmărirea lor.

Aşadar Portugalia, una dintre cele mai mari puteri maritime ale veacului al cincisprezecelea, îşi procura aurul de pe Coasta Aurului, fildeşul de pe Coasta Fildeşului, mirodeniile de pe Coasta Piperului, sclavii de pe Coasta Sclavilor… în acelaşi timp, înainta tot mai departe de-a lungul ţărmului Africii, în căutarea mult râvnitului drum către Indii. Acesta este unul dintre principalele motive pentru care flota portugheză, singura care ar fi putut combate în mod eficace pe piraţii sarazini, evita pe cât cu putinţă acel cazan în continuă fierbere care era Mediterana.

3.

SÂNGEROASELE ISPRĂVI ALE LUI URUK BRAŢ-DE-ARGINT

Trebuie spus, totuşi, că n-au lipsit încercările unor puteri maritime aliate de a pune capăt activităţii dăunătoare a piraţilor sarazini. O asemenea încercare a avut loc, de pildă, în 1390, când genovezii, exasperaţi de însemnatele pierderi suferite, au armat o flotă puternică şi, ajutaţi de seniori şi cavaleri din Franţa şi Anglia – între care Henric de Lancaster, viitorul rege Henric al IV-lea au debarcat pe coasta Tunisului. Arcaşii, având experienţa bătăliilor din Războiul de o sută de ani, au reuşit să înfrângă rezistenţa maurilor, respingându-i până în fortăreaţa de la Metredia; apoi a început unul dintre acele asedii lungi şi monotone, caracteristice războaielor medievale, deoarece armata anglo-ftanco-genoveză, lipsită de artilerie, n-a putut porni atacul asupra fortăreţei; maurii erau, se pare, bine aprovizionaţi, putând rezista unui asediu îndelungat, pe când rândurile asediatorilor au început să se răărească din pricina unei epidemii. După două luni a fost încheiată pacea şi câtva timp expediţiile piratereşti au pierdut din amploare.

După ce (în 1492) sub domnia lui Ferdinand şi a Isabelei, maurii au fost alungaţi din Peninsula Iberică, unde se aflaseră vreme de circa şapte sute de ani, mulţi dintre aceşti oameni mândri,

civilizaţi şi războinici s-au aliat piraţilor de pe Coastele Barbareşti. Maurii proveniţi din Iberia cunoşteau limba spaniolă, organizarea şi legăturile comercianţilor spanioli şi aveau surse de informare – de pildă, despre plecarea corăbiilor din porturi şi itinerariile ce le vor urma – datorită legăturilor ce le păstraseră în fosta lor patrie.

În afară de aceasta, noii piraţi au construit nave mai mari şi mai rapide, cu velatura îmbunătăţită şi, prin raiduri în interiorul Africii, au mărit numărul prizonierilor folosiţi ca vâslaşi la galere. Negustori pricepuţi, ei au instituit un sistem prin care şefii locali (şeici, bei, dei) primeau o parte din pradă (în general zece la sută), precum şi sprijin naval în caz de conflict armat; în schimb, şefii locali ofereau piraţilor adăpost, posibilitatea de a se aproviziona şi pieţe de desfacere pentru mărfurile obţinute prin jaf. (Acest aranjament, care dădea dreptul navelor piratereşti pornite de pe coasta nordică a Africii să arboreze uneori, alături de steagul verde al Profetului, pavilionul unuia sau altuia dintre statele înşirate în lungul Coastelor Barbareşti, a făcut ca aceşti piraţi să fie numiţi adesea şi „corsari”).

Prima expediţie piraterească mai însemnată după părăsirea Spaniei de către mauri a avut loc în 1504 şi (potrivit lui Ph. Gosse) „… a stârnit în toată creştinătatea o spaimă cel puţin tot atât de mare ca şi cea stârnită de pătrunderea turcilor în Valea Dunării”. Este vorba de două mari galere de război ale Vaticanului, puternic înarmate şi

încărcate cu mărfuri preţioase, care navigau de la Genova la Civitavecchia – acest din urmă oraş aparţinând pe atunci statului papal. Când galera din frunte ajunse în dreptul insulei Elba, situată între ţărmul corsican şi cel toscan, la orizont apăru o galiotă (galeră uşoară şi rapidă), pe care însă căpitanul Paolo Victor de pe galera papală o ignoră, deoarece era mai bine înarmat, iar piraţii nu mai apăruseră de mult prin aceste locuri. Dar când galiota s-a apropiat, s-a văzut limpede că marinarii de pe puntea ei purtau turbane. Câteva clipe după aceea, un stol de săgeţi şi de ghiulele se abătu asupra galerei, care fu abordată. Maurii care se năpustiră pe puntea ei erau conduşi de un pirat mic de statură, cu o barbă roşie ca focul.

Lupta a durat foarte puţin şi s-a sfârşit categoric în favoarea piraţilor. După ce echipajul galerei a fost făcut prizonier, căpetenia cu barbă roşie a început să organizeze captura celei de a doua galere papale, după un plan de o îndrăzneală nebunească: oamenii de pe galera capturată au fost despuiaţi şi cu hainele lor se îmbrăcară piraţii; galera remorca galiotul, astfel încât cei de pe cealaltă galeră să creadă că vasul piratersc a fost capturat. Stratagema a reuşit şi când cele două galere papale s-au apropiat una de alta, săgeţile pornite din arcurile piraţilor făcură ravagii. După ce fu capturată şi a doua galeră, căpitanul cu barbă roşie dădu ordinul de plecare şi cele trei vase, cu preţioasa încărcătură şi cu prizonierii, porniră spre Tunis.

Era prima apariţie a lui Uruk Barbă-roşie

(Barbarossa), unul dintre cei mai vestiţi piraţi ai veacului al şaisprezecelea; vreme de mulţi ani de aci înainte, Uruk (sau Horuk sau Aruj), împreună cu fratele său Khizi, vor teroriza apele Mediteranei, semănând groază din pricina cruzimii lor, dar şi admiraţie datorită temerităţii şi iscusinţei lor în domeniul navigaţiei şi al strategiei navale.

Cele câteva date pe care le posedăm asupra originii fraţilor Barbarossa sunt deosebit de interesante. Tatăl lor, pe nume Iacob (Iakub) era originar din Macedonia; mai târziu, când se stabili ca olar pe insula Lesbos (astăzi Mitilene), îşi declară ca loc de origine cătunul Venitse de pe valea Vardarului. Fusese creştin şi trecuse la islamism abia după ce intrase în armata otomană – probabil că nu recrutase de bunăvoie, ci prins cu arcanul, după obiceiul vremii şi al locului. De altfel, soţia lui (şi mama viitorilor piraţi), pe nume Catalina, fusese, într-o primă căsătorie, soţia unui preot ortodox. Toate aceste elemente – faptul că tatăl lor era un meşteşugar creştin din Macedonia – ne fac să nu excludem posibilitatea că fraţii Barbarossa erau de origine aromână; de altfel, cătunul Venitse, astăzi dispărut de pe hartă, se afla în vecinătatea unor vechi aşezări cu populaţie aromână. Cum nu cunoaştem numele de familie al olarului Iakub din Venitse, nume care ne-ar fi putut da unele indicaţii, origina sa aromână rămâne doar o ipoteză demnă de luat în considerare. (Unii autori sunt înclinaţi să-l socotească armean – un cătun cu numele Venitse

se afla în Armenia – alţii că ar fi un urmaş al acelor normanzi care au luptat în slujba Bizanţului, această ultimă ipoteză fiind sprijinită de culoarea părului celor doi piraţi.).

În afară de Uruk şi de Khizi, olarul Iakub a mai avut doi fii, pe Elias şi pe Ishak. Într-o zi, când Uruk şi Elias transportau la târg, cu o barcă, oalele produse în atelierul părintesc, le-a ieşit în cale o navă de război a cavalerilor ioaniţi. S-a întâmplat că pe navă era nevoie de vâslaşi şi atunci echipajul a abordat barca, încercând să-i ia prizonieri pe cei doi fraţi. Aceştia s-au împotrivit; Elias a fost ucis, iar Uruk, căzut în captivitate, a fost legat cu lanţuri de banca vâslaşilor. Fratele său, Khizi, a strâns apoi bani vreme de mulţi ani ca să-l poată răscumpăra. Eliberându-l pe Uruk, cavalerii ioaniţi au redat libertatea celui ce urma să devină cel mai aprig duşman al lor şi spaima navelor comerciale din întregul bazin al Mediteranei.

Mai întâi, Uruk a plecat cu o navă de piraţi turci, luând parte la diferite expediţii de jaf. Curând ajunge căpitanul navei, apoi trece în slujba unor negustori din Constantinopol care se ocupau ocazional şi cu pirateria; aceştia îl numesc comandant adjunct al unei nave din Marea Egee. Noua slujbă nu-l împiedica să întreprindă expediţii piratereşti pe cont propriu – deşi abia mai târziu, după atacarea galerelor papale, piratul cel scund, voinic, cu părul şi barba de un roşu aprins, cu ochii vii şi nasul puţin coroiat, se va bucura de o largă şi tristă celebritate în toate porturile

comerciale mediteraneene.

Curând, Uruk hotărî să devină independent: convinse echipajul să calce jurământul făcut negustorilor din Stambul şi, cum căpitanul navei se împotrivi, îl ucise pur şi simplu ciopârţindu-l cu securea. Trecând în Mediterana apuseană, Uruk încheie un acord cu beiul din Tunis. La început se angajă să plătească beiului douăzeci la sută din valoarea prăzii, procent care a fost apoi redus la jumătate: Uruk devenise suficient de puternic spre a-şi impune condiţiile.

Uimitoarele isprăvi ale lui Uruk (capturarea galerelor papale este numai una dintre ele) au făcut ca numeroşi aventurieri din porturile Mediteranei, musulmani şi creştini renegaţi, să se îndrepte către Tunis şi Djerba, pentru a se înrola sub comanda lui. Flota piraterească a lui Uruk a avut ca prim loc de refugiu Djerba, o insulă cuprinzând peste o mie de kilometri pătraţi, situată în partea sudică a Golfului Gabes, de pe coasta răsăriteană a Tunisului. Insula Djerba era cunoscută încă din antichitate ca loc de refugiu pentru navigatorii surprinşi de furtună, iar unii cercetători mai noi au emis părerea că aici era patria lotofagilor („mâncătorilor de lotus”), descrişi de Homer în Odiseea; oricum, de curând au fost scoase la iveală din solul nisipos al insulei ruinele unor ziduri şi resturi de marmură care dovedesc că aceste meleaguri erau locuite din epoca antică. În schimb, din primii ani ai veacului al şaisprezecelea, când insula a fost locul de refugiu al piraţilor, a rămas doar o sinistră

piramidă clădită din ţestele navigatorilor creştini, victime ale neînduplecatului Uruk… (înspăimântătorul „monument” a fost înlăturat abia în ultimii ani ai veacului trecut.).

În perioada de la Djerba, principalii locotenenţi ai lui Uruk Barbarossa erau fraţii săi Khizi şi Ishak, şi un anume Iskander – acesta din urmă era probabil tot un creştin trecut la islamism („Iskander” este forma turcească pentru „Alexandru”). Prima captură mai importantă a fost o galeră mare, încărcată cu preţioase ţesături de Flandra. Cu prilejul luptei date pentru capturarea unei nave spaniole puternic înarmate – având la bord câteva sute de soldaţi, un transport de aur şi doamne din cele mai nobile familii castiliene pentru care se puteau obţine preţuri mari de răscumpărare – Uruk a pierdut un braţ. Mai târziu, un meşter maur i-a confecţionat o ingenioasă proteză din argint, astfel că poreclei Barbarossa i s-a adăugat încă una: „Braţ-de-Argint”.

Flota piraterească de sub comanda lui Uruk a crescut în scurt timp, pe de o parte din vasele nou construite, pe de altă parte (şi mai ales) prin cele capturate. Căile maritime deveniră nesigure, pe unele rute navale traficul încetă complet, negustorii veneţieni, genovezi şi spanioli nu mai reuşeau să încheie asigurările maritime.

Era o situaţie pe care suveranii Europei n-o puteau tolera multă vreme. Ferdinand Catolicul, regele Spaniei – recunoscut pe atunci ca şef al creştinătăţii laice, aşa cum papa era şeful religios

al creştinătăţii catolice – armă o flotă puternică şi organiză blocada Coastelor Barbareşti; timp de doi ani (în 1509 şi 1510) principalele fortăreţe ale piraţilor, între care Oran şi Alger, fură încercuite. Maurii cerură pace obligându-se să plătească regelui Spaniei un tribut anual. Totuşi, neavând încredere în promisiunile lor, Ferdinand lăsă o garnizoană la Bougie şi construi un fort pe insula Penon, situată în faţa coastei Algerului.

Încă din timpul domniei lui Ferdinand, piraţii au încercat de două ori să recucerească Bougie, fiind însă respinşi. (După unii autori – între care Philip Gosse – Uruk şi-a pierdut braţul abia acum în decursul acestor lupte.) După moartea lui Ferdinand (în 1516), sarazinii se răsculară sub conducerea lui Selim-ed-Teumi, blocând fortul Penon. Selim trimise emisari lui Uruk spre a-i cere ajutor. Piratul a acceptat, pornind spre Alger în fruntea a cinci mii de oameni, în timp ce fratele lui Khizi, îl urma cu flota. Ajuns la Alger, prima acţiune a lui Uruk Barbarossa a fost să-l înlăture pe Selim (sugrumându-l cu mâna proprie) şi să se declare unicul stăpânitor al ţării; avu însă prudenţa să trimită ambasadori la Sublima Poartă, să-l asigure pe sultan de supunerea sa.

Cu garnizoana spaniolă din Penon, piratul avu mult de furcă; în schimb, o flotă trimisă (în 1517) de sângerosul cardinal Jimenes – mare inchizitor şi regent al Spaniei – şi pusă sub comanda lui don Diego de Vera, a suferit o categorică înfrângere: cei şapte mii de ostaşi spanioli au fost puşi pe fugă, iar ce mai rămăsese

din vasele de război a fost distrus de o furtună năprasnică. (Fortul Penon a mai rezistat totuşi multă vreme – până în 1529.).

Dar steaua lui Uruk Braţ-de-Argint începuse să apună. Expediţiile de jaf întreprinse către răsărit, în Tunis, şi către apus, în Tilimsan (Tlemcen), rămaseră fără rezultat şi-i slăbiră forţa armată. Pe de altă parte, algerienii, dându-şi seama că schimbaseră un tiran sângeros pe unul şi mai sângeros, se răsculară din nou (în 1518) şi chemară pe spanioli în ajutor. Împăratul Carol Quintul, îngrijorat de atacurile piratereşti care anihilaseră aproape complet comerţul maritim al Spaniei, trimise o armată de zece mii de oameni, care-l surprinse pe Uruk la Tlemcen pe când nu avea cu el decât o armată de o mie şi cinci sute de oameni.

Strângându-şi în grabă prada, Uruk porni în fugă spre Alger, urmărit de aproape de spaniolii conduşi de Comares, guvernatorul Oranului. Ca să scape, Uruk lăsă în urma lui grămezi de aur şi de bijuterii, dar Comares rezistă tentaţiei şi continuă urmărirea, până îi ajunse pe sarazini la trecerea peste râul Salado. Uruk fu nevoit să accepte lupta, în care întreaga lui armată fu masacrată, el însuşi fiind ucis.

Astfel sfârşi Uruk, cel cu barbă roşie şi cu un braţ de argint, unul dintre cei mai sângeroşi piraţi care au bântuit în Mediterana. Odată cu moartea lui, porecla Barbarossa trecu asupra fratelui său mai mic, Khizi; acesta a ştiut să împletească temeritatea şi talentul de strateg al lui Uruk cu

însuşirea unui abil om de stat, care l-au făcut să se ridice de la condiţia unui pirat lipsit de scrupule la cele mai înalte demnităţi în Imperiul turcesc.

4.

CUM A AJUNS AZOR BARBĂ-ROŞIE MARE AMIRAL AL FLOTEI TURCEŞTI

După moartea lui Uruk, porecla acestuia – Barbarossa – a trecut asupra fratelui său, dar într-un fel nu prea justificat: părul şi barba lui Khizi erau mai degrabă castanii decât roşcate. Iată cum îl descrie un document al vremii pe Khizi Reis (căpeteniile piraţilor mauri şi turci erau, în general, denumiţi reis, aşadar „căpitan”, după cum, mai târziu şefii piraţilor englezi vor fi denumiţi „captain” – Captain Jones, Captain Kidd etc. – titlu la care vor avea dreptul şi în actele de acuzare şi în sentinţele de condamnare la moarte prin spânzurătoare…):

„Era de statură înaltă, voinic, cu un aspect plin de prestanţă; bine proporţionat şi robust; foarte păros, avea o barbă neobişnuit de deasă; sprâncenele şi genele erau deosebit de mari şi de groase; înainte de a încărunţi, părul lui era de un castaniu deschis”.

Asedierea Rodosului de către o flotă turcească. Vreme de peste două veacuri, insula Rodos a fost sediul Ordinului cavalerilor ioaniţi, care i-au combătut cu înverşunare pe piraţii barbareşti. Abia în 1522, o flotă turcească sub comanda lui Soliman cel Mare reuşeşte să cucerească insula.

Khizi Barbarossa se dovedi încă de la început un bun diplomat: imediat ce a preluat moştenirea fratelui său Uruk, trimise la Stambul ambasadori care anunţară că Algerul se supune sultanului, iar el, Khizi Reis, se declară prea umilul servitor al Porţii. Sultanul, încântat, acceptă oferta, numindu-i pe Khizi beglerbeg sau beglerbei, adică „beiul beilor" – demnitate corespunzătoare celei de guvernator general al unei provincii. Având astfel asigurat sprijinul unuia dintre cei mai puternici monarhi ai vremii, păstrându-şi în acelaşi timp o oarecare independenţă (până la Stambul era cale lungă...), Khizi putea să acţioneze după plac.

Spre deosebire de fratele său, Khizi era prudent şi poseda virtutea răbdării. Încheie un sistem de alianţe cu vecinii săi, iar pe cei ce nu se supuneau, îi atacă prin surprindere, înlăturându-i. Porni apoi împotriva garnizoanelor spaniole: unul câte unul, oraşele de pe coastă, atât de greu cucerite de Ferdinand, au fost recucerite, în afară de fortul Penon care mai rămase o vreme sub stăpânire spaniolă. Când spaniolii încercară (în 1519) să recucerească Algerul – prin amiralul don Hugo de Moncada, în fruntea unei flote de cincizeci de vase de război şi a unei armate bine echipate – fură respinşi după lupte sângeroase.

Stăpân absolut al unei bune părţi a coastei nord-africane, Khizi Reis refăcu flota şi porni să organizeze atacurile piratereşti împotriva vaselor comerciale. Acum nu mai era căpitanul unei nave piratereşti, ci comandant de flotă; calităţile de comandant le-a dovedit şi prin faptul că reuşi să strângă în jurul lui „cea mai formidabilă colecţie de căpetenii de piraţi cunoscută până atunci în lume” (Ph. Gosse), fără să ţină seama de naţionalitate sau de credinţa lor religioasă, ci selecţionaţi doar pe criteriul iscusinţei lor ca navigatori şi războinici. Trei dintre ei s-au distins în mod deosebit: „Drăguţ, un musulman din Rodos, care mai târziu avea să-i urmeze lui Khizi la conducerea flotei; Sinan, poreclit „Evreul din Smirna”, despre care se spunea că practica magia neagră, fiindcă putea să stabilească poziţia navei folosind arcul său de luptă cu săgeata vârâtă într-un anume fel între corzi; şi Aydin, un creştin

renegat, pe care spaniolii îl porecliseră Călăul Diavolilor, iar francezii şi turcii, Călăul Spaniolilor…

Domeniul de activitate al piraţilor barbareşti conduşi de Khizi erau rutele comerciale din Mediterana Occidentală, în largul coastei spaniole şi în regiunea insulelor Baleare; uneori treceau prin Gibraltar în Atlantic, mai ales când aveau informaţii despre corăbii spaniole care se întorceau din America (de curând descoperită) având încărcături bogate la bord.

O primă culme a activităţii lor sub noul comandant, piraţii barbareşti o ating în anul 1529 când Khizi, mai puternic ca oricând, cucereşte fortăreaţa Penon. Aceasta era unul dintre ultimele bastioane spaniole de pe coasta nordafricană – alături de Tunis, al cărui sultan acceptase protecţia spaniolă. După un bombardament neîntrerupt timp de şaisprezece zile şi nopţi, o trupă de asalt, alcătuită din cei mai buni războinici mauri, a debarcat, făcând ravagii în rândul apărătorilor, care fură siliţi să se predea. În ciuda rănilor căpătate în luptă comandantul fortului, don Martin de Bargas, a fost bătut până şi-a dat sufletul, în prezenţa căpeteniei supreme a piraţilor, beglerbegul Khizi şi a căpitanilor să-i După aceea, fortul a fost ras de pe suprafaţa pământului, în locul lui construindu-se un sistem de întărituri la care au lucrat, vreme de câţiva ani, mii de sclavi creştini.

Sclavii care munceau în porturile barbareşti, ca şi cei care vâsleau pe galerele piraţilor, erau

recrutaţi din fostele echipaje ale navelor capturate, sau din soldaţii – cei mai mulţi spanioli – luaţi prizonieri cu prilejul luptelor. Pentru construirea sistemului de apărare al Algerului, de pildă, mare parte a sclavilor a fost capturată la numai cincisprezece zile după căderea fortului Penon, când mai multe convoaie de nave spaniole, încărcate cu muniţii şi trupe, sosiseră ca întărituri. Dându-şi seama că fortul nu mai exista, comandantul escadrei ordonă o recunoaştere, dar piraţii, care urmăreau manevra, s-au năpustit asupra navelor în momentul cel mai propice, capturând întregul convoi. În afară de o mare cantitate de tunuri, muniţii şi alimente, două mii şi şapte sute de prizonieri veniră să se adauge sclavilor care lucrau, sub biciul supraveghetorului, la construirea bastioanelor menite să apere Algerul.

Căderea fortului Penon şi capturarea escadrei spaniole din 1529 au stabilit definitiv renumele lui Khizi. Toată Europa, şi îndeosebi ţările mediteraneene, şi-a dat seama că Uruk Braţ-de-Argint, în ciuda faptelor sale sângeroase, era o căpetenie de piraţi cu resurse relativ modeste în comparaţie cu fratele său Khizi, beglerbeg al Algerului şi comandant suprem al unei flote piratereşti cum istoria nu cunoscuse până atunci. Uruk fusese impulsiv, iute la mânie – Khizi era rece, calculat. Şireteniei şi temerităţii uneori vecină cu nebunia, de care fratele său dăduse adesea dovadă, Khizi le adăuga diplomaţia, un dezvoltat simţ de organizare şi o cunoaştere

temeinică a tacticei navale adaptată la stadiul construcţiilor de nave din acea epocă.

Aşa se face că, de-a lungul coastelor spaniole şi italiene, până în porturile comerciale din Nord şi în recentele posesiuni spaniole din Lumea Nouă, numele Barbarossa continua să fie rostit cu spaimă, dar şi cu oarecare admiraţie. Această admiraţie reiese şi din faptul că spaniolii, care nu-i puteau pronunţa numele, l-au poreclit „Azor”, cuvânt care în limba spaniolă desemnează o pasăre răpitoare dresată, asemenea şoimului, pentru vânătoare (la noi, acestei răpitoare i se spunea, pe vremuri, „coroi”; de altfel, a existat şi pe meleagurile noastre un tâlhar de tristă celebritate poreclit Coroiu…). Nu este lipsit de interes faptul că, în general, prin „şoim” se desemnează, figurativ, un om viteaz, mândru, neînfricat.

Khizr-Azor, „Şoimul Mărilor”, în ciuda poreclei sale, nu se afla personal aproape niciodată în focul bătăliei – ceea ce îl deosebea iarăşi de fratele său. Din acest punct de vedere, el este un strateg modern; în bătăliile pe uscat, stătea într-un cort mare, bogat împodobit, la o distanţă potrivită de locul luptei, ţinând legătura cu căpitanii săi printr-un serviciu de ordonanţe; în luptele navale, de asemenea, se aţinea cu nava sa – vasul-amiral – la o distanţă potrivită, de unde putea să urmărească bătălia şi să ia hotărârile necesare. Pentru expediţiile piratereşti de mai mică amploare, de obicei nici nu se mişca din palatul său de la Alger, lăsând pe seama

căpitanilor îndeplinirea dispoziţiilor.

Totuşi, din când în când îi plăcea să organizeze şi să conducă personal câte o acţiune importantă şi atunci nu se deosebea cu nimic, în ceea ce priveşte viclenia şi îndrăzneala, de fratele său Uruk. Aşa s-a întâmplat, de pildă, în 1534, când cu o flotă de galere construite după planurile întocmite chiar de el, „porni să atace creştinătatea în însuşi centrul ei" – după cum ne spune cronicarul. Bucurându-se de vânt favorabil, trecu prin strâmtoarea Mesinei şi ajunse în portul Reggio înainte ca locuitorii să prindă de veste. După ce captură toate navele aflate în port, împreună cu mai multe sute de sclavi creştini, atacă fortul Santa Lucida, luând opt sute de prizonieri. Porni apoi spre nord, de-a lungul coastei italiene, prădând toate localităţile care-i ieşeau în cale.

În legătură cu această temerară expediţie, în care Azor şi reis-ii săi urcară până aproape de Ostia, portul Romei; s-a vorbit multă vreme de o întâmplare romantic-aventuroasă, demnă de a folosi ca bază a unui scenariu pentru un film „de capă şi spadă"…

Pe drum, lui Azor i s-au povestit lucruri uimitoare în legătură cu farmecele Iuliei Gonzaga, ducesă de Trajetto şi contesă de Fondi, tânără văduvă de o frumuseţe răpitoare, despre care se spunea că „două sute şi opt poeţi italieni au cântat-o în versuri, iar pe blazonul ei avea ca semn distinctiv Floarea Amorului". Azor nu stătu mult timp pe gânduri şi hotărî s-o răpească. Aici,

părerile sunt împărţite: unii înclină să creadă că „Şoimul Mărilor” voia s-o ofere pe frumoasa Iulia sultanului Soliman cel Mare, alţii că voia să-şi împodobească propriul harem cu ea.

Frumoasa contesă se afla la Fondi. Azor acostă în golful Gangliano şi porni într-acolo. Dar câţiva călăreţi, scăpaţi din măcelul la care maurii supuseseră aşezările de coastă, ajunseră la Fondi înaintea piraţilor, astfel încât frumoasa Iulia avu timpul să fugă călare însoţită de un servitor credincios, pe un drum plin de peripeţii. Se spune că, atunci când a fost anunţată de intenţiile piratului, în miez de noapte, sarazinii se şi aflau în curtea palatului şi fermecătoarea Iulia n-a avut decât timpul să sară pe fereastra iatacului şi să se arunce pe cal, despuiată cum era... Ajunsă la Neapole, a intrat într-o mănăstire pentru restul vieţii.

Furios că-i scăpase prada, beglerbegul lăsă oraşul pe mâna oamenilor să-i vreme de patru ceasuri. Au fost ceasuri de groază pentru paşnicii locuitori ai orăşelului, iar urmele jafurilor şi incendiilor se cunosc şi până astăzi, după peste patru veacuri, în pitorescul Fondi, situat cam la jumătatea drumului dintre Roma şi Neapole.

Dar încercarea de a o răpi pe frumoasa contesă n-a fost decât un episod, mai mult sau mai puţin romanţios, în expediţia de jaf organizată şi condusă de Azor Barbarossa de-a lungul ţărmului Italiei. În timp ce galere încărcate cu o pradă uriaşă se îndreptau spre Constantinopol, Azor porni brusc spre sud, străbătu Mediterana şi

pătrunse în portul Tunis. După o scurtă şi zadarnică rezistenţă, oraşul se predă, iar sultanul Hassan, protejatul Spaniei, abia reuşi să scape cu fuga.

Odată cu cucerirea Tunisului, Azor Barbarossa deveni stăpân pe întreaga coastă nordică a Africii, din Libia şi până la Gibraltar. Anul 1534 marchează astfel culmea în ascensiunea lui uimitoare. Sultanul Soliman cel Mare îl ridicase la rangul de mare-amiral al flotei turceşti şi-i atribuise înaltul titlu de Chaireddin (Kheir-ed din, adică „Nădejdea credinţei"). Este, fără îndoială, o performanţă cu totul ieşită din comun pentru fiul unui modest olar. Palatul său din Alger, printre cele mai bogate şi fastuoase ale vremii, adăpostea medici şi astrologi vestiţi ai lumii islamice. O armată de poeţi cântau în versuri înflorite vitejia lui în bătălie şi-l împodobeau cu toate virtuţile. Deşi acum, mai mult ca oricând, navele cu pavilionul lui Chaireddin (un cap cu turban, pe fond roşu) stârneau groaza în toate porturile Mediteranei Apusene, sumedenie de legende circulau pe seama lui – unele adaptate după poveştile din „O mie şi una de nopţi" – în care era arătat ca un suveran prudent dar viteaz, crud dar drept.

Sub Soliman cel Mare şi amiralul său Azor Barbarossa-Chaireddin, Mediterana devenise o mare complet dominată de islam. Cronica ne spune că, atunci când l-a ridicat la rangul de mare-amiral, Soliman i-ar fi spus lui Barbarossa: „Toţi soldaţii mei să-ţi dea ascultare şi toate

ţărmurile imperiului meu să fie sub ocrotirea ta”. Iar Chaireddin a răspuns: „Voi ocroti toate ţărmurile tale, şi niciunul dintre supuşii tăi să nu se mai teamă, fie vară fie iarnă, să navigheze pe mare”. Această convorbire (reală sau imaginară, faptul n-are importanţă) se petrecea la nouă veacuri după ce califul Omar interzisese supuşilor să-i sub aspră pedeapsă să se aventureze pe mare…

5.

CHAIREDDIN ŞI ANDREA DORIA: LUPTA PENTRU ALGER.

Azor-Chaireddin era, după cum arătam, un abil diplomat. Unul dintre cercetătorii competenţi ai istoriei ţărilor Maghrebului, anume Pierre Hubac, îşi pune pe drept cuvânt întrebarea dacă – începând cu înălţarea lui Chaireddin la rangul de comandant suprem al flotei turceşti – se mai cuvine să vedem în el pe piratul Barbă-roşie care jefuise navele comerciale spaniole şi genoveze; acum comanda flota unei mari puteri, ducea războaie sub flamura turcească şi dădea socoteală de actele sale sultanului din Stambul. Alţii, iarăşi, sunt de părere că Chaireddin a rămas până la sfârşitul vieţii sale pirat: aborda navele comerciale pentru a le jefui, a prădat ţărmul Franţei chiar după ce Francisc I încheiase o alianţă cu Soliman cel Mare, iar la Vârsta de peste şaptezeci de ani a organizat răpirea unei femei care-i plăcea… E

limpede, deci, că şi L. Buhnau are dreptate când arată că: „Datorită firii sale energice şi neînfricate, n-a devenit sluga ascultătoare a unui monarh, ci întreaga flotă ce i-a fost încredinţată a devenit instrumentul patimii lui piratereşti”.

Primele decenii ale veacului al şaisprezecelea au fost martore ale apariţiei unui alt mare amiral, Andrea Doria, pe care unii îl socotesc duşmanul de moarte al lui Chaireddin, alţii un… tainic aliat al piratului. Andrea Doria s-a născut la Genova – patria unor reputaţi navigatori, între care şi Columb – în jurul anului 1468, era prin urmare cam de aceeaşi vârstă cu Azor Barbarossa. Familia lui dăduse, în ultimele patru veacuri, câţiva celebri comandanţi de flotă, care luptaseră cu toţii împotriva vechii rivale a patriei lor – Veneţia. Deşi de origine nobilă, Doria era sărac; a fost, rând pe rând, în slujba papei, a ducelui de Urbino, a regelui Neapolelui; a luptat pentru Genova împotriva Franţei, pentru Franţa împotriva Spaniei, pentru papă împotriva împăratului Carol Quintul, pentru francezi împotriva oraşului natal Genova, apoi împotriva foştilor să-i stăpâni, regele Neapolelui şi Francisc I al Franţei. Abia după ce a trecut de şaizeci de ani (a trăit peste nouăzeci) a devenit mai stabil, în slujba lui Carol Quintul, regele Spaniei, care în 1519 devenise şi împărat al Germaniei.

Carol Quintul nu putea să accepte dominaţia lui Soliman cel Mare asupra unei bune părţi a Mediteranei – dominaţie întărită prin căderea Tunisului şi care însemna o ameninţare continuă

pentru Spania şi teritoriile ei. De aceea, în primăvara lui 1535 organiză o expediţie care, prin însăşi alcătuirea forţelor ei militare, avea caracter de cruciadă: vase italiene şi germane, cărora li se adăugară douăzeci şi cinci de caravele portugheze şi spaniole – nave de construcţie recentă, dintre cele folosite la călătoriile în „Indii” – apoi şaizeci de galeoane flamande bine înarmate şi douăsprezece mari galere papale. Anglia şi Genova erau şi ele bine reprezentate în această uriaşă flotă, care cuprindea peste cinci sute de nave având la bord zece mii de marinari şi treizeci de mii de cavalerişti şi pedestraşi.

Caracterul de cruciadă al expediţiei era întărit prin binecuvântarea papei Paul al III-lea şi prin faptul că, la Cagliari (în Sardinia) i s-a alăturat o escadră a cavalerilor ioaniţi, venită din Malta, sub conducerea cavalerului Corsier, „campionul credinţei” – figură aproape legendară, a cărui bravură şi temeritate erau cântate de poeţii şi trubadurii tuturor curţilor europene.

Pe vasul-amiral al cavalerilor de Malta, „Căpitana”, a călătorit însuşi împăratul Carol Quintul. Era cea mai mare navă de război a vremii – cu o deplasare de o mie şi şase sute de tone, ceea ce pe atunci era enorm – cu trei catarge şi şapte punţi, treizeci de grajduri pentru cai, şase cabine de lux şi o sală pentru consfătuiri. Prova şi pupa erau împodobite cu figuri sculptate şi aurite, velele erau pictate cu steaua ordinului ioaniţilor, prelatele erau din catifea purpurie, iar echipajul purta haine de mătase trandafirie…

Flota sub comanda lui Andrea Doria supuse fortăreaţa Goletta, care apăra Tunisul, unui bombardament violent, creând o spărtură în zidurile groase ale cetăţii. Ea era apărată de un detaşament de mauri relativ redus, sub comanda lui Sinan Evreul, care dădu trei contraatacuri disperate spre a stăvili pe năvălitori. Fortăreaţa căzu abia după ce interveniră escadroanele de elită ale cavalerilor de Malta. Chaireddin Barbarossa, în fruntea unei armate de zece mii de oameni, încercă să oprească înaintarea trupelor aliate asupra Tunisului, când se produse un fapt care răsturnă radical raportul de forţe; cei douăzeci şi două de mii de sclavi creştini aflaţi în temniţele Tunisului se revoltară şi cuceriră oraşul.

Lucrurile s-au întâmplat într-un fel care, dacă n-ar fi fost consemnat în mai multe cronici (atât maure, cât şi creştine), ar părea un episod dintr-un film de aventuri (o „superproducţie” cu zeci de mii de figuranţi: Chaireddin prevăzuse posibilitatea că sclavii creştini din Tunis s-ar putea revolta şi-i adunase într-una dintre fortăreţele oraşului cu intenţia de a-i ucide prin aprinderea unor butoiaşe cu praf de puşcă; în temniţele cu toate ferestruicile astupate, parte a sclavilor legaţi în lanţuri ar fi murit în urma exploziei, parte sufocaţi de gazele emanate de praful de puşcă, în compoziţia căruia intra pucioasă. Chaireddin nu şi-a pus planul în aplicare – fie că n-a mai avut vreme s-o facă, fie din pricină că sclavii reprezentau o marfă de preţ, o sumă enormă la care nu voia să renunţe.

Când zgomotul luptei se apropie de zidurile citadelei-temniţă, sclavii începură să se agite. Unul dintre paznicii înarmaţi, un renegat originar din Flandra, socoti că a venit vremea să-şi răscumpere păcatele şi în acelaşi timp să se pună la adăpost de eventualele represalii ale viitorilor stăpâni ai oraşului: scoase din lanţuri câţiva dintre captivii cei mai voinici şi le dădu uneltele necesare să-i elibereze şi pe ceilalţi. În scurtă vreme, uriaşa temniţă se afla în mâinile foştilor sclavi, comandantul ei şi ceilalţi paznici fură măcelăriţi („rupţi în bucăţi” – menţionează cronica) şi mulţimea celor douăzeci şi două de mii de foşti sclavi se revărsă spre porţile oraşului, în întâmpinarea armatelor aliate.

Când Chaireddin, împreună cu cei doi căpitani ai săi, Aydin Călăul şi Sinan Evreul, şi cu zece mii de oameni, ajunse la porţile cetăţii, fu întâmpinat cu o ploaie de pietre; de pe ziduri, sclavii eliberaţi aruncau cadavrele ciopârţite ale temnicerilor şi militarilor din garnizoana oraşului, huiduindu-l pe fostul lor călău, Barbarossa, care nu mai avu altă cale decât să ordone o retragere precipitată spre Bône, unde se afla flota piraţilor.

Aşa se face că împăratul Carol Quintul, ajuns la porţile Tunisului, le găsi larg deschise şi o mulţime de sclavi creştini eliberaţi îl întâmpinară cu ovaţii. În fruntea procesiunii se afla un moşneag care purta o cruce. Cronica ne spune că, împăratul, plângând de bucurie, a căzut în genunchi şi a sărutat crucea; apoi a sărit în picioare şi a îmbrăţişat pe foştii sclavi care se

aflau mai aproape de el, sărutându-i. Când medicul său personal i-a atras atenţia asupra mirosului pestilenţial pe care îl emanau aceşti nenorociţi şi care ar putea fi consecinţa unei boli contagioase, împăratul ar fi răspuns: „Focul iubirii curăţă aerul cel mai infectat”.

În timp ce la porţile Tunisului se petrecea această scenă impresionantă, în oraş foştii captivi reuşiseră să pună mâna pe arme şi începuseră să jefuiască şi să măcelărească tot ce le ieşea în cale. O delegaţie de cetăţeni de frunte ai oraşului se prezentă în faţa împăratului şi-l imploră în genunchi să cruţe populaţia civilă. Dar nici măcar Carol Quintul nu mai putea să stăpânească „gloata dezlănţuită şi setoasă de sânge”. Vreme de trei zile şi trei nopţi oraşul a fost teatrul unor scene de groază: jaful, incendiile, violurile, asasinatele se ţineau lanţ – creştinii dovedind cu prisosinţă că, din acest punct de vedere, nu erau câtuşi de puţin inferiori musulmanilor. Bilanţul este înfiorător: treizeci de mii de oameni masacraţi, alţi zece mii duşi în sclavie. Până la urmă, foştii captivi şi „cruciaţii” s-au întors unii împotriva celorlalţi, deoarece s-au ivit neînţelegeri la împărţirea prăzii… înseşi cronicile catolice înfierează aceste acte de violenţă cărora le-au căzut victime nevinovaţii locuitori ai Tunisului, care nu acceptaseră decât din constrângere ocupaţia trupelor piratereşti.

Tratatul încheiat între Carol Quintul şi Soliman cel Mare prevedea că împăratul va stăpâni Goletta şi va primi un tribut anual.

Soliman se angaja să stârpească pirateria în Mediterana. Înainte de a părăsi Tunisul, Carol Quintul îi porunci lui Andrea Doria să-l prindă pe Chaireddin „mort sau viu”. Toată Europa îl sărbătorea pe Carol ca pe un erou – era cruciatul care izbăvise creştinătatea de un flagel şi poeţii cântau faptele lui de arme, iar pictorii îl zugrăveau în armura strălucitoare a cruciaţilor.

Cât despre Chaireddin, acesta îşi vedea liniştit de treabă. Din Bône porni cu douăzeci şi şapte de galiote rapide spre Baleare. În faţa insulei Minorca arboră pavilionul spaniol, iar garnizoana din Port Mahon, crezând că are de-a face cu victorioasa flotă a împăratului, trase salve de bun sosit; răspunsul a fost o ploaie de ghiulele… în scurtă vreme, Port Mahon a fost jefuit, parte din navele aflate în radă au fost distruse şi parte capturate apoi Barbarossa se îndreaptă spre Stambul oferind sultanului şase mii de captivi creştini meniţi să compenseze pierderea Tunisului.

Abia după doi ani, Andrea Doria avea să se întâlnească din nou cu o flotă turcească, în largul Messinei, unde a capturat douăsprezece galere şi a scufundat multe altele. Între timp, atât Chaireddin cât şi Doria se dedau activităţii de corsar, primul arborând pavilionul turcesc şi jefuind navele aparţinând puterilor creştine, al doilea navigând sub pavilionul spaniol şi procedând în acelaşi fel cu vasele turceşti şi maure.

În acest război de uzură, în care cei doi

amirali păreau că se studiază pândind prilejul favorabil pentru un atac decisiv, o cotitură se produse în toamna lui 1537, când Veneţia aderă la aşa-zisul „război sfânt împotriva islamului”. Chaireddin porneşte spre Corfu (pe atunci posesiune veneţiană) debarcând douăzeci şi cinci de mii de oameni şi treizeci de tunuri; printre acestea din urmă se afla – după cum ne spune o cronică a vremii – cel mai mare tun din lume, pus în bătaie pentru întâia oară, care a slobozit… nouăsprezece lovituri în trei zile, atingând de cinci (!) ori fortăreaţa… Când sultanul i-a rechemat pe asediatori, Chaireddin a protestat, dar s-a supus. N-au lipsit gurile rele care au pretins că piratul a protestat de formă – în fapt voia să evite o întâlnire directă cu Doria, cu care se înţelesese în taină. Oricum, această expediţie s-a sfârşit cu un raid pe coastele Adriaticei, în cursul căruia piraţii au ucis câteva mii de oameni şi au jefuit zeci de localităţi. Prada cuprindea mai multe mii de prizonieri, printre care se găseau membri ai celor mai nobile familii veneţiene, de asemenea, patruzeci de mii de galbeni au venit să completeze visteria Algerului. Sultanului, Chaireddin i-a trimis în dar o sută de tinere fete şi două sute de flăcăi îmbrăcaţi în mătase roşie, fiecare purtând în mâini câte o cupă de argint şi una de aur, apoi două sute de tineri încărcaţi cu ţesături fine şi alţi treizeci purtând pungi cu bani. Tinerele au fost repartizate în haremurile demnitarilor din Stambul, iar tinerii, după convertirea la islamism, repartizaţi în cazărmile de ieniceri.

În vara anului următor (1538) cei doi amirali se aflară, în sfârşit, faţă în faţă, în largul portului Prebeza din Grecia apuseană (Epir). Chaireddin dispunea de o sută cincizeci de nave, cu admirabili căpitani formaţi de el – între care Drăguţ, Murat şi Sinan; în schimb, flotei comandate de Andrea Doria i se adăugaseră navele veneţiene şi papale, astfel că totaliza peste două sute de vase. Cu toate că era superior ca număr duşmanului, Doria a ezitat să atace, până ce a pierdut avantajele ce le avea la început. (Mai târziu s-a spus că ezitarea lui se datora urii genovezilor pentru vechiul lor duşman, Veneţia, în numele căruia se bătea – sau poate că la mijloc era iarăşi acea înţelegere tainică dintre cei doi amirali…).

Fapt este că, în acea zi de 28 septembrie 1538, când Doria a poruncit, în sfârşit, flotei să atace, toate avantajele erau de partea turcilor; lupta deosebit de înverşunată, s-a sfârşit cu o ruşinoasă înfrângere a flotei aliate, care a lăsat în mâinile turcilor numeroase nave, armament, mii de prizonieri. Steagul cu semilună al lui Soliman cel Mare continua să fâlfâie victorios pe aproape toată întinderea Mediteranei.

Cât priveşte pactul secret dintre Chaireddin şi Doria, trebuie menţionat că nu există vreun document sau vreo altă dovadă care să ateste existenţa sa. Unii autori sunt înclinaţi să pună şovăiala amiralului genovez pe seama vârstei înaintate (în 1538 anul bătăliei de la Prebeza, tocmai împlinise şaptezeci de ani), alţii, după cum arătam, pe seama vechii sale duşmănii faţă de

Veneţia; adevărul, probabil, că nu-l vom afla niciodată: este încă una dintre tainele pe care istoria refuză să ni le dezvăluie…

Trei ani mai târziu, în ciuda zvonurilor insistente care circulau în legătură cu o înţelegere tainică între amiralul genovez şi piratul algerian, tot lui Andrea Doria i s-a încredinţat comanda celei mai mari flote ce fusese vreodată trimisă pentru combaterea unor piraţi; şaptezeci şi patru de galere de război şi peste două sute de alte vase, cu douăzeci de mii de pedestraşi şi o mie de călăreţi. Aproape toate naţiunile creştine trimiseseră vase şi oameni; printre englezi se găseau sir Henry Knevet şi sir Thomas Challoner, prieteni personali ai regelui Henric al VIII-lea, printre spanioli Fernando Cortez, cel care cu două decenii în urmă trecuse prin foc şi sabie Mexicul; trupele de uscat erau comandate de ducele de Alba „cel mai mare soldat al secolului său” şi care mai târziu avea să devină sângerosul tiran al Ţărilor de Jos.

Carol Quintul hotărî să-i atace pe piraţi chiar în vizuina lor, la Alger. Chaireddin se afla la Stambul, flota şi armata de uscat din Alger fiind comandate de Hassan, un renegat din Sardinia, răpit de copil de către piraţi şi crescut de un turc care pusese să fie castrat.

Cum era trecut de mijlocul lui octombrie, Doria s-a opus expediţiei, temându-se de vreme furtunoasă şi propunând amânarea ei pentru primăvară, dar Carol Quintul, pe care înfrângerea de la Prebeza îl afectase adânc, porunci ca la 19

octombrie 1541 vasele să pornească spre Alger. Împăratul era atât de încredinţat de invincibilitatea flotei lui, încât participă personal la expediţie, împreună cu câteva doamne de onoare, pe vasul-amiral al lui Doria.

Dar previziunile amiralului genovez erau menite să se împlinească: în faţa Algerului s-a stârnit o furtună puternică, întârziind cu câteva zile debarcarea, iar mai târziu mulţi dintre soldaţi trebuiră să intre în apă până la gât pentru a ajunge pe uscat. Numai cu mare greutate a putut trece infanteria spaniolă prin spărturile făcute de tunuri, spre a ocupa oraşul; apărat de trupele puţin numeroase ale lui Hassan. Curând se stârni o nouă furtună însoţită de ploi abundente, care a împiedicat debarcarea proviziilor şi corturilor spaniole, astfel că zorii zilei i-au găsit pe asediatori flămânzi, uzi până la piele şi demoralizaţi; pe deasupra, praful de puşcă se udase devenind inutilizabil. Acesta a fost momentul pe care-l folosi Hassan pentru a năvăli pe neaşteptate, făcând ravagii în rândurile trupelor aliate; acestea au scăpat de dezastru numai datorită cavalerilor de Malta, care le-au acoperit retragerea.

Nici flota de sub comanda lui Doria n-a avut o soartă mai bună. Furtuna care se înteţise a aruncat parte dintre nave spre ţărm, unde s-au sfărâmat de stânci. Au pierit atunci cincisprezece galere de război şi o sută şi patruzeci de alte nave, iar opt mii de oameni şi-au pierdut viaţa. Cu restul flotei, Doria a aşteptat în larg până ce furtuna s-a

mai potolit, şi a reuşit cu multă greutate să îmbarce restul trupelor epuizate. Cum mare parte a proviziilor pieriseră cu vasele naufragiate, Carol Quintul porunci să se taie caii ca oamenii să poată fi hrăniţi.

Cronica ne spune că împăratul a rămas tot timpul lângă soldaţii săi şi a părăsit ultimul ţărmul; Cortez, în timp ce înota către o navă, şi-a pierdut talismanele de care nu se despărţea niciodată; două mici galeoane de aur, bătute cu pietre preţioase, pe care le purta legate într-o eşarfă, la gât.

La 2 noiembrie, când navele au pornit pe drumul de întoarcere, s-a dezlănţuit o nouă furtună împrăştiindu-le; unele au naufragiat pe ţărm, unde echipele au fost capturate de algerieni; celorlalte le-au trebuit câteva săptămâni pentru a ajunge în portul spaniol Cartagena.

A fost un dezastru cumplit; trei sute de ofiţeri şi opt mii de soldaţi au pierit, fie în luptă, fie înecaţi, fie în ţarcurile de sclavi ale Algerului (cronicile vremii ne spun că prizonierii erau atât de numeroşi, încât preţul sclavilor pe pieţele Orientului a atins cotele cele mai joase). La aceasta se adăuga înfrângerea morală; cel mai vestit amiral şi cel mai vestit general ai lumii creştine fuseseră învinşi de către unul dintre căpitanii lui Chaireddin – era un fapt, chiar dacă la această înfrângere contribuiseră în bună măsură furtunile care în acel sezon sunt foarte frecvente în apele algeriene. O singură consolare: comportarea eroică a cavalerilor de Malta,

singurii care nu şi-au pierdut cumpătul, acoperind, cu pierderi uriaşe, retragerea trupelor ducelui de Alba. (Locul unde au luptat poartă şi astăzi numele de „Mormântul Cavalerilor”.).

6.

FRANCISC I ŞI CHAIREDDIN: „ALIANŢA NELEGIUITĂ”.

Victoriei militare de la Alger i s-a adăugat mai târziu o alta, de natură politică: în 1543 Francisc I, regele Franţei, a încheiat o alianţă cu turcii împotriva vechiului său duşman, împăratul Carol Quintul. Drept urmare, Chaireddin a fost trimis la Marsilia într-o vizită de curtoazie; ca orice pirat care se respectă, pe drum a abordat şi jefuit toate navele comerciale care au avut neşansa să-i iasă în cale, bineînţeles cu excepţia celor franceze care arborau pavilionul proaspătului aliat al sultanului.

Caracteristic pentru firea nestăpânită şi plină de fantezie a lui Chaireddin Barbarossa este şi următorul incident, ivit tot pe drumul de la Stambul la Marsilia; când flota turco-maură, având în frunte vasul-amiral, a trecut prin faţa oraşului Reggio (pe coasta Calabriei, la intrarea în strâmtoarea Messinei), unul dintre tunurile instalate pe întăriturile portului a slobozit o lovitură (se pare că, de fapt, era o salvă de salut…), ceea ce l-a înfuriat atât de mult pe amiral, încât a ordonat imediat începerea atacului

împotriva oraşului. După un bombardament de o violenţă neobişnuită, douăsprezece mii de oameni au debarcat, cucerind fortificaţiile într-un timp foarte scurt. Au urmat jaful, masacrele şi incendiile obişnuite, au fost luaţi numeroşi captivi destinaţi răscumpărării, vânzării la târgurile de sclavi sau ferecării cu lanţuri de băncile vâslaşilor la galere.

În sfârşit, instalat în palatul rezidenţial, Chaireddin a cerut să-i fie adus, în lanţuri, don Gaetano, guvernatorul oraşului, pe care voia să-l pedepsească în mod exemplar. Împreună cu guvernatorul a fost adusă şi fiica acestuia, Maria, o fată fermecătoare în vârstă de optsprezece ani, care s-a aruncat la picioarele piratului implorând iertare pentru părintele ei. Chaireddin s-a îndrăgostit de ea; şi se pare că era o dragoste deosebit de pasionată, deoarece s-a căsătorit imediat cu ea, oferindu-i ca dar de nuntă libertatea părinţilor. (Cronica pretinde că, în acea vreme, piratul era în vârstă de nouăzeci de ani; de fapt, abia trecuse de şaptezeci…) Luna de miere, proaspeţii căsătoriţi şi-au petrecut-o la Civitavecchia (oraşul către care se îndreptaseră cele două galere papale, plecate de la Genova şi capturate de fraţii Barbarossa în urmă cu patruzeci de ani), unde tânăra mireasă a avut prilejul să asiste la o expediţie de jaf pe scară mare.

La Marsilia, pe Chaireddin îl aştepta o primire triumfală: pavilionul amiralităţii franceze, cu chipul Sfintei Fecioare, a fost coborât, în locul

lui ridicându-se cel cu semiluna al amiralităţii turceşti. La diferite curţi europene se vorbea cu amărăciune de „nelegiuita alianţă”, iar unul dintre cronicari vorbeşte de „semiluna împodobită cu crini” – ştiut fiind că floarea de crin este emblema regalităţii franceze.

Chaireddin Barbarossa n-a fost din cale-afară de impresionat de onorurile cu care îl copleşea Francisc I şi – de îndată ce ceremoniile luară sfârşit – porni spre Nisa (pe atunci în ducatul de Savoia) într-o expediţie de pe urma căreia spera să obţină o pradă bogată; dar apărarea dârză şi bine organizată de Paolo Simeoni (un cavaler de Malta, care pe vremuri fusese prizonier la Alger) i-a dejucat planurile. Se înapoie, dar părăsi curând Marsilia, stabilindu-se la Toulon, unde se simţea mai sigur: musafirul costisitor, nu era agreat de marsiliezi, cu atât mai mult cu cât printre numeroşii sclavi înlănţuiţi la vâslele galerelor sale se găseau şi francezi, rude şi prieteni ai marinarilor marsiliezi.

Tot atât de caracteristic pentru firea lui Chaireddin este şi faptul că, nu numai că a refuzat să-i elibereze pe sclavii francezi, dar când aceştia au fost decimaţi de o epidemie, şi-a procurat alţii organizând o expediţie piraterească într-un port francez. Numai de la Nisa a luat cinci mii de captivi, între care trei sute de novici dintr-o mănăstire şi câteva sute de băieţi şi fete, pe care-i îmbarcă şi-i trimise la Constantinopol (din întâmplare, nava pe care se aflau fetele a fost capturată de Andrea Doria, care le eliberă).

Cronica ne spune că în timp ce Chaireddin Barbarossa se afla la Toulon, n-a îngăduit niciodată să fie trase clopotele, nici măcar la înmormântări: pentru fiul olarului creştin din Mitilene, clopotele erau „instrumente ale unei muzici diavoleşti”.

Câtva timp tezaurul francez a făcut faţă cheltuielilor enorme legate de plata soldei şi întreţinerii piraţilor (cincizeci de mii de ducaţi de aur lunar!), în schimb, din când în când, Chaireddin mai trimitea câte o escadră împotriva spaniolilor, ca să-l liniştească pe Francisc I.

Plecarea lui Barbarossa a fost şi ea foarte costisitoare; a primit o sumă mare pentru cheltuielile legate de drumul până la Stambul, precum şi suma necesară pentru răscumpărarea câtorva sute de sclavi musulmani – în total opt sute de mii de scuzi; treizeci şi doi de funcţionari financiari au muncit trei zile şi trei nopţi ca să împartă suma aceasta în pungi.

În drum spre Stambul, amiralul-pirat captură nu mai puţin de şaptesprezece nave, care-i aduseră, între altele, şapte mii de sclavi. A fost ultima acţiune a bătrânului pirat: retras pe splendida lui proprietate de pe malul Bosforului şi-a petrecut restul vieţii cultivând trandafiri şi folosindu-şi imensa avere – obţinută prin jafuri şi vânzarea de sclavi – pentru clădirea unei moschei monumentale şi a unui mausoleu impunător, în care a fost înmormântat în 1546 (după alte surse, în 1547).

După cum locuitorii Hamburgului nu vedeau

în Stortebeker un pirat, ci un fel de erou popular, tot aşa marinarii musulmani au văzut în Chaireddin pe eroul care întruchipa cele mai înălţătoare virtuţi ale navigatorului şi războinicului. Numeroase legende au fost răspândite pe seama lui. De pildă, că în fiecare noapte cadavrul său ieşea din pământ şi nu şi-a găsit odihna decât când a fost îngropat împreună cu hoitul unui câine negru… Oricum, vreme de mulţi ani, navele turceşti care părăseau Cornul de Aur – frumoasa radă a Stambulului – salutau omagial mausoleul celui mai mare dintre amiralii turci şi celui mai faimos pirat al Mediteranei.

În timpul lui Chaireddin Barbarossa, activitatea pirateresc㠃 în Mediterana a atins apogeul. Acest lucru se datorează în bună parte şi neînţelegerilor dintre puterile creştine. Pe bună dreptate remarcă Ph. Gosse (în op. cit.) că: „Dacă Europa Apuseană ar fi pregătit o expediţie cu un obiectiv unic, sub comanda unui singur şef capabil, cum au făcut romanii în anul 67 î.en., ar fi reuşit ceea ce a reuşit Roma sub Pompei”. De altfel, în cursul veacului, ca şi în cel următor, una sau alta dintre puterile europene făcea apel la flota piraţilor mauri în rezolvarea diferendelor dintre ele; mai târziu, Ludovic al XIV-lea avea să spună: „Dacă Algerul n-ar fi existat, ar fi trebuit inventat”.

Andrea Doria a murit în 1560, la un mai puţin venerabila vârstă de nouăzeci şi doi de ani. (Pentru secolul al şaisprezecelea, când media de vârstă era sub patruzeci de ani, Chaireddin şi

Doria constituie cazuri de longevitate cu totul excepţionale.).

Odată cu încetarea din viaţă a lui Chaireddin Barbarossa, se sfârşeşte o primă perioadă a pirateriei sarazine în Mediterana, şi începe o alta, care, dacă nu va mai avea asemenea momente culminante ca acelea din luptele pentru Alger şi Tunis, va fi totuşi tot atât de violentă şi abundent presărată cu lacrimi şi sânge. Pe de altă parte, urmaşii fraţilor Barbarossa la comanda flotelor barbareşti vor avea cu totul alţi adversari, tot atât de redutabili, dar care vor şti să folosească în mod eficace experienţa înaintaşilor lor în combaterea pirateriei. Fiindcă anul morţii lui Chaireddin Barbarossa este, printr-o curioasă coincidenţă, şi cel al morţii duşmanului său Henric al VIII-lea al Angliei şi a aliatului său temporar Francisc I al Franţei (ca, de altfel, şi al lui Fernando Cortez); în acelaşi an se naşte cel ce va fi don Juan de Austria – fiu natural al lui Carol Quintul cu frumoasa Barbara Blomberg, fiica unui simplu curelar din Regensburg – care va obţine asupra flotelor turco-maure strălucita victorie de la Lepanto. Aşadar, vremurile înfruntărilor dintre amiralii septuagenari trecuseră în momentul bătăliei de la Lepanto, amiralul don Juan de Austria abia împlinise douăzeci şi patru de ani.

7.

URMAŞII LUI BARBAROSSA; AYDIN, SINAN, DRĂGUŢ ŞI HASSAN

Dintre foştii căpitani ai lui Chaireddin, unul singur pare să nu-i fi supravieţuit: Aydin Reis, mai cunoscut sub porecla sa Călăul Spaniolilor. El se remarcase prin cruzimea sa, dar şi prin priceperea în arta navigaţiei şi în organizarea expediţiilor împotriva coastelor spaniole. Cea mai celebră expediţie condusă de Aydin Călăul este cea din 1529, în regiunea insulelor Baleare, când a capturat numeroase nave şi mii de sclavi. Trierea captivilor a durat zile şi nopţi în şir: bărbaţii voinici erau repartizaţi la galere pentru vâslit; femeile tinere şi fetele, îmbarcate pe o navă specială, fură trimise la Alger, spre a fi repartizate haremurilor. Cei mai bine cotaţi erau meseriaşii – lemnarii, fierarii, ţesătorii – pe care se putea obţine preţ bun; constructorii de nave, pe atunci celebri, din Menorca şi Mallorca, nu erau vânduţi ca sclavi, ci repartizaţi pe şantierele navale ale lui Chaireddin; mai târziu, unii dintre ei au trecut la islamism şi s-au stabilit definitiv la Alger sau Tunis.

În sfârşit, bătrânii, care nu valorau nici cât costa transportul lor până la Coastele Barbareşti, erau ucişi – dar nu într-un fel oarecare, de pildă, prin spânzurătoare sau prin tăierea capului, ci după fantezia lui Aydin, mare amator de asemenea

spectacole: fie îngropaţi de vii, fie cusuţi în saci şi aruncaţi în mare, fie spânzuraţi de mâini şi cu o greutate mare legată de picioare, fie traşi în ţeapă. Una dintre distracţiile favorite ale piratului era să spânzure prizonierii de picioare şi să ofere premii mari războinicilor să-i care reuşeau să despice în două un om dintr-o singură lovitură de iatagan, sau care reuşea să înfigă în prizonier cât mai multe săgeţi fără a-l ucide; şi în timp ce în faţa lui se desfăşurau aceste spectacole, şezând pe perne moi, înconjurat de locotenenţii săi erau servit de sclave frumoase care aduceau pe tăvi uriaşe… zaharicale, fructe, şerbeturi şi apă rece; căci, ca orice proaspăt convertit, Aydin respecta cu stricteţe prescripţiile Profetului şi nu punea picătură de vin în gură.

Multă vreme, Aydin Călăul a fost socotit la Stambul ca un campion al islamismului şi împodobit cu aureola de salvator al marilor persecutaţi în Spania – credinţă care se bazează pe unele acţiuni spectaculoase întreprinse de el. Cu prilejul expediţiei de jaf din Baleare, de pildă, fiind înştiinţat că la Oliva – mic port situat la sud de Valencia – se găseau două sute de familii de *moriscos* (prin *moros* spaniolii desemnau maurii în general, prin *moriscos* pe maurii originari din Spania), a pornit imediat într-acolo şi i-a îmbarcat pe navele lui. Abia apucase să părăsească Oliva, când la orizont apărură opt galere spaniole care începură să-l urmărească. Dându-şi seama că bătălia e inevitabilă, Aydin s-a oprit în insula Formentera, unde i-a debarcat pe moriscos ca să

nu-l stânjenească în luptă. Dar, spre marea lui uimire, galerele spaniole n-au atacat: generalul Portundo, comandantul, nu voia să pună în primejdie viaţa captivilor creştini de pe navele lui Aydin şi-i oferi acestuia zece mii de ducaţi pentru răscumpărarea lor. Socotind şovăiala spaniolilor drept teamă, Aydin a atacat prin surprindere; generalul Portundo a fost ucis în luptă şi dintre cele opt galere numai una reuşi să scape, celelalte fiind capturate.

După această ispravă încununată de succes, Aydin i-a îmbarcat din nou pe moriscos, apoi a eliberat sclavii mauri înlănţuiţi la vâslele galerelor lui Portundo, înlocuindu-i cu echipajele spaniole. La Alger, i s-a făcut o primire triumfală: Aydin Reis dovedise încă o dată că-şi merită din plin faima de călău al spaniolilor şi pe cea de apărător ai drept-credincioşilor (deşi există temeiuri serioase pentru presupunerea că familiile de moriscos din Oliva au plătit o sumă foarte mare pentru traversarea de pe coastele iberice la cele barbareşti…).

Un alt căpitan de-al lui Chaireddin Barbarossa, anume Sinan Reis (şi el convertit, numai că spre deosebire de Aydin nu se născuse din părinţi creştini, ci mozaici), cel care se distinsese la apărarea Tunisului, a fost numit amiral al flotei turceşti, calitate în care a dus lupte îndelungi şi înverşunate împotriva cavalerilor ioaniţi fortificaţi pe insula Malta. Ioaniţii, abili constructori de vase şi buni navigatori, atacau galerele turceşti şi maure oriunde le găseau. Deşi

în jurul anului 1565 flota lor era alcătuită din numai şapte galere (vopsite în roşu aprins) şi un vas-amiral (vopsit în negru), aveau un tonaj considerabil pentru acea vreme şi erau puternic înarmate. La vâsle foloseau sclavi musulmani; mare parte a veniturilor acestor nobili renumiţi pentru viaţa lor austeră şi dedicată iubirii de aproape proveneau din jefuirea navelor care arborau pavilionul cu semilună.

Sultanul nu putea, evident, să tolereze această situaţie şi trimise o flotă turco-maură, comandată de Sinan Evreul şi avându-l pe Drăguţ ca secund, să cucerească Malta. Dar zidurile cetăţii erau printre cele mai puternice ale vremii, astfel că Sinan se mulţumi să cucerească mica insulă Gozzo, îndreptându-se apoi spre Tripolis (astăzi Trabulus, în Libia) care, împreună cu Malta, făcea parte din feuda atribuită de Carol Quintul cavalerilor ioaniţi. Deşi a cucerit Tripolisul, se pare că Sinan a căzut în dizgraţie la Stambul; după ce i s-a luat titlul de amiral al flotei turceşti, a fugit cu câteva nave pe mare, reluându-şi vechea îndeletnicire de pirat şi „pricinuind (ne spune Ph. Gosse) pierderi mai mari coreligionarilor lui decât duşmanului”.

Dintre urmaşii lui Barbarossa, cel mai de seamă a fost însă Drăguţ; originea lui nu este lămurită, unii (H. Leip) socotindu-l „un renegat din Anatolia”, alţii (Ph. Gosse) ca pe „unul dintre puţinii comandanţi ai marinei turce care s-a născut musulman”. La o vârstă fragedă a fugit de acasă, înrolându-se pe un vas turc, şi curând

ajunge căpitanul unei nave piratereşti. Aflând de isprăvile lui, Chaireddin îl cheamă la Alger, dându-i comanda a douăsprezece galere. După cum Aydin prefera coastele spaniole, Drăguţ le prefera pe cele italiene, jefuind mai ales ţărmurile Neapolelui şi ale Siciliei. Era o fire întunecată, un om dârz, aspru; când o navă urmărită de el reuşea să scape de abordaj, se pedepsea singur, lovindu-se puternic cu pumnii peste coaste, până ce îşi pierdea cunoştinţa din pricina durerilor.

Cu prilejul unei expediţii în Corsica (1540), pe când se afla în golful Girolata, piratul a fost surprins de o escadră a lui Andrea Doria, comandată de strănepotul acestuia Gianettino (unul dintre eroii dramei istorice a lui Schiller „Fiesco”); după o luptă scurtă, piraţii au fost siliţi să se predea, fiind făcuţi prizonieri în frunte cu comandantul lor.

Când Gianettino l-a înfăţişat pe Drăguţ unchiului său (care între timp devenise doge al Genovei şi căpătase înaltul titlul de Pater Patriae), piratul îi spuse lui Andrea că se simte umilit numai fiindcă fusese luat prizonier de un căpitan necunoscut, şi care pe deasupra era atât de tânăr încât nu-i crescuse încă barba. Furios, Gianettino l-a lovit cu mânerul sabiei peste gură, apoi a poruncit să fie biciuit cu vene de bou şi înlănţuit de banca vâslaşilor, la o galeră, ca orice captiv de rând.

Jean Parisot de la Valette (care mai târziu avea să devină mare maestru al ordinului Ioaniţilor) se afla tocmai în vizită la Andrea Doria,

când se petrecea această scenă. Cronica ne spune că La Valette, om integru şi cavaler de modă veche, s-ar fi adresat prizonierului:

— Este răsplata cuvenită tâlharului.

— Nu, domnule cavaler, a răspuns piratul, este numai un capriciu al sorţii.

Şi vreme de trei ani, Drăguţ a tras la vâsle pe una dintre galerele genoveze, până ce sosi de la Alger preţul de răscumpărare: trei mii cinci sute de ducaţi. A fost un târg pe care atât Andrea Doria cât şi La Valette – acesta se pare că a negociat cu Chaireddin răscumpărarea – aveau să-l regrete foarte mult (lui Doria i s-a reproşat mai târziu lăcomia de bani, și iarăşi s-a vorbit de acea tainică înţelegere cu Chaireddin Barbă-roşie). Fiindcă Drăguţ, înlănţuit la vâsla lui, sub biciul supraveghetorului, n-a mai trăit decât cu gândul să se răzbune.

După retragerea lui Chaireddin la Constantinopol, Drăguţ este numit comandantul flotei turceşti din Mediterana apuseană, unde pricinuieşte pierderi atât de grele navelor comerciale ale puterilor creştine, încât titlul pe care i-l dă un cronicar turc, anume „Sabia ameninţătoare a Islamului” este pe deplin îndreptăţit. Cea mai însemnată captură a sa din această perioadă este o navă malteză care transportă şaptezeci de mii de ducaţi destinaţi refacerii fortificaţiilor din Tripolis (vedem, aşadar, că La Valette a avut toate motivele să regrete că a mijlocit răscumpărarea lui Drăguţ…).

Deoarece Algerul se dovedise vulnerabil,

Drăguţ a atacat insula Djerba (în largul coastei tunisiene) şi a cucerit-o, construind aci puternice fortificaţii; în cursul unei alte expediţii cucereşte oraşele tunisiene Soussa, Sfax şi Monastir, unde Andrea Doria instalase garnizoana spaniolă.

Represaliile venind în întâmpinarea politicii colonialiste spaniole, n-au întârziat; în iunie 1550, pe când Drăguţ se afla într-o expediţie în golful Genova, patria lui Doria, o flotă spaniolă condusă de acesta din urmă îşi făcea apariţia în largul coastei tunisiene. Nepotul lui Drăguţ, anume Hisar Reis, a rezistat vreme îndelungată în aşteptarea lui Drăguţ cu întăriturí, dar la 8 septembrie un asalt spaniol a dus la cucerirea portului Mahdia. Înştiinţat, Drăguţ sosi cu flota sa la Djerba, unde trase navele, printr-o strâmtoare, până la lacul din interiorul insulei; flota comandată de Doria ocupă trecătoarea care ducea spre lac: Drăguţ era prins în capcană, cu toate navele lui. Dar timpul trecea şi piraţii nu făceau nicio încercare să spargă blocada. Când Doria pătrunse prin strâmtoare, constată că vânatul scăpase din capcană: Drăguţ adunase două mii de ţărani de pe insulă şi împreună cu echipajele şi sclavii săpaseră în cealaltă parte un canal, scoţând navele la mare. Ba, mai mult, în timp ce Doria îl aştepta la gura trecătorii, Drăguţ atacase şi capturase o galeră genoveză cu întărituri pentru flota spaniolă...

Ultimii ani ai vieţii sale, Drăguţ şi i-a petrecut combătând cu înverşunare pe vechii şi neînduplecaţii duşmani ai musulmanilor, cavalerii

de Malta. În anul 1565, Soliman cel Mare a trimis o flotă de o sută optzeci şi cinci de nave, având pe bord peste treizeci de mii de soldaţi, împotriva insulei; flota turcească, aflată sub comanda lui Piali Paşa, renegat de origine croată, s-a întâlnit lângă Malta cu o escadră algeriană comandată de Drăguţ.

Apărarea Maltei era organizată de acelaşi Jean Parisot de La Valette, mare maestru al Ordinului Ioaniţilor; La Valette, care trecuse de şaptezeci de ani, fusese unul dintre apărătorii insulei Rodos cu treizeci şi patru de ani în urmă şi fusese câtva timp înlănţuit la vâslă pe una dintre galerele lui Chaireddin Barbarossa. Acum se întâlnea din nou cu Drăguţ, a cărui răscumpărare o negociase. Ochii întregii Europe erau îndreptaţi către Malta, deoarece căderea ei ar fi însemnat sfârşitul ultimului capitol al cruciadelor, prin înfrângerea ultimilor urmaşi ai cruciaţilor.

A fost unul dintre cele mai înverşunate asedii. Vreme de şase luni turcii au bombardat zidurile cetăţii, făcând spărturi şi dând atac după atac, iar apărătorii, numericeşte inferiori, au luptat cu disperare, aşteptând sosirea ajutoarelor promise de spanioli. De pe ziduri, apărătorii vedeau cum, din ordinul lui Drăguţ, cavalerii prinşi de vii erau spânzuraţi de câte un picior şi serveau drept ţintă săgeţilor lansate de arcaşi de elită, aşa fel încât moartea să fie cât mai lentă.

Drăguţ şi-a găsit moartea în cursul asediului – dar nu în luptă ci printr-o ironie a sorţii, din pricina unui accident: în timp ce supraveghea

instalarea unei baterii în faţa fortului Sf. Elmo, un proiectil de şaizeci de funzi (circa treizeci de kilograme) a căzut din greşeală pe solul stâncos, iar o aşchie de piatră l-a lovit în ureche, pătrunzându-i în creier.

Locul lui Drăguţ l-a luat Hassan, unul dintre fiii lui Chaireddin, înzestraţi cu toate defectele tatălui său, dar cu niciuna dintre calităţile de navigator şi strateg. Fiind informat că în cealaltă parte a insulei a apărut, în sfârşit, flota creştină cu ajutoare pentru ioaniţi, Hassan ordonă îmbarcarea luptătorilor să-i şi se pregăti de fugă. Pe urmă, însă, aflând că n-au debarcat decât opt mii de oameni, se întoarse cu cei treisprezece mii de sarazini ai săi şi dădu atacul. Obosiţi de luptele îndelungate şi lipsiţi de o conducere fermă, sarazinii fură învinşi, lăsând trei mii de morţi pe câmpul de luptă. Hassan abia reuşi să scape cu fuga. În urma acestei înfrângeri, Soliman ordonă retragerea trupelor sale. Astfel, sultanul, care la un an după suirea pe tron (1521) reuşise să-i învingă pe ioaniţi gonindu-i din Rodos, cu un an înainte de a muri (1565) a trebuit să se retragă în mod ruşinos de sub zidurile Maltei.

Cavalerii ioaniţi au rămas multă vreme stăpâni absoluţi ai Maltei. Suveranitatea lor va lua sfârşit abia în 1798, când insula va fi ocupată – nu de trupe turceşti şi nici de piraţi sarazini, ci de armatele franceze comandate de un tânăr general de origine corsicană pe nume Bonaparte… Doi ani mai târziu, o flotă engleză sub comanda amiralului Ball cucereşte insula în numele coroanei britanice;

pavilionul amiralităţii britanice a fluturat până aproape de zilele noastre la La Valetta, portul maltez care a primit numele vajnicului apărător al insulei împotriva atacurilor turceşti şi sarazine).

8.

LEPANTO: CEA MAI MARE BĂTĂLIE NAVALĂ A VEACULUI

La şase ani după încercarea nereuşită de a cuceri insula Malta, flotele turco-algeriană şi hispano-veneţiană se vor înfrunta în cea mai mare bătălie navală a veacului – bătălia de la Lepanto – încleştare uriaşă cu profunde consecinţe politice şi economice în întregul bazin al Mediteranei.

Deşi prestigiul flotei turceşti avusese de suferit la Malta, ea dispunea încă de forţe puternice, fiind sprijinită în Mediterana apuseană de navele piratereşti algeriene. Urmaşul lui Soliman cel Mare, sultanul Selim al II-lea, îl înlocuise pe incapabilul Hassan, fiul lui Chaireddin, şi-l numise beglerbeg al Algerului pe Uluch (sau Eudj-Ali sau Abuchali), care se dovedise întru totul demn de înaintaşii săi Chaireddin şi Drăguţ, nu numai prin viclenie şi cruzime, ci şi ca organizator şi talentat strateg naval.

Biografia lui Uluch este şi ea asemănătoare celorlalţi şefi ai piraţilor barbareşti; pe numele său adevărat Luca Galieni, era originar din Calabria, unde urmaşe studii teologice şi-şi făcea noviciatul

într-o mănăstire cu intenţia de a deveni preot, când fu luat prizonier cu prilejui unui raid al piraţilor şi legat de banca vâslaşilor pe una dintre galerele lui Drăguţ. După ce a trecut la islamism, Uluch a devenit mai întâi supraveghetor, cu care prilej biciul său n-a cruţat câtuşi de puţin pe foştii săi tovarăşi, apoi cârmaci, pentru ca până la urmă, datorită calităţilor sale, Drăguţ să-i încredinţeze comanda galerei. La asediul Maltei, Uluch s-a dovedit şi în acţiunile pe uscat un excelent luptător, astfel încât numirea sa ca beglerbeg de Alger n-a surprins pe nimeni. Fiindcă, spre deosebire de predecesorul său Hassan, care prefera, după obiceiul paşalelor, să ducă o viaţă de sibarit în palatul său luxos, ţinându-se departe de mare, Uluch era din rasa autentică a marinarilor calabrezi, iubea marea şi-şi petrecea toată vremea pe nava-i amiral moştenită de la Drăguţ. Încrederea pe care i-o acordase sultanul se dovedi îndreptăţită: chiar în anul numirii sale ca beglerbeg, cuceri Tunisul.

Una dintre isprăvile cele mai spectaculoase ale sale a săvârşit-o în iulie 1570, în apropierea coastelor Siciliei, când a întâlnit patru galere ale cavalerilor de Malta. Uluch a atacat imediat şi după o bătălie înverşunată, trei dintre galere au fost capturate, între care şi galera-amiral; Saint-Clement, comandantul escadrei malteze, ordonase ca galera să fie părăsită pentru ca el să se poată refugia pe ţărm cu tezaurul. Când Saint-Clement s-a înapoiat în Malta, era cât pe ce să fie linşat de populaţia indignată de comportarea lui şi a scăpat

numai datorită intervenţiei marelui maestru al ordinului; judecat, a fost condamnat la moarte şi sugrumat în celula închisorii, iar corpul său, cusut într-un sac, a fost azvârlit în mare. Acum, şi numele lui Uluch – Abuchali cum îi spuneau spaniolii – era rostit cu groază în porturile mediteraneene, întocmai ca, la vremea lor, numele lui Barbarossa şi Drăguţ.

Mare parte a expediţiilor piratereşti, Uluch le întreprindea pe cont propriu; sultanul Selim al II-lea, poreclit Mest („cel Beţiv”) ducea o viaţă desfrânată în palatul său din Stambul, lăsând treburile de stat pe seama marelui vizir, Mohamed (fost ţârcovnic al unei biserici din Anatolia), căruia Uluch avea grijă să-i trimită din când în când cuvenitele daruri, provenite bineînţeles din jefuirea navelor comerciale. În activitatea sa pirateresacă, Uluch a avut concurenţi abili în locuitorii insulei Cipru (pe atunci aparţinând Veneţiei), a căror principală îndeletnicire era pirateria; după cum Uluch cu algerienii lui prădau navele şi coastele spaniole, italiene şi veneţiene, tot aşa piraţii creştini din Cipru jefuiau navele musulmane şi localităţile situate în lungul coastei siriene.

Uluch porni, aşadar, împotriva Ciprului. După un asediu care a durat patruzeci de zile, Nicosia, capitala insulei, a căzut. Uluch porni apoi împotriva Cretei, trecând prin foc şi sabie aşezările insulei.

Anul următor, (1571) în septembrie, Uluch se întâlni cu flota turcă de sub comanda lui Ali Paşa,

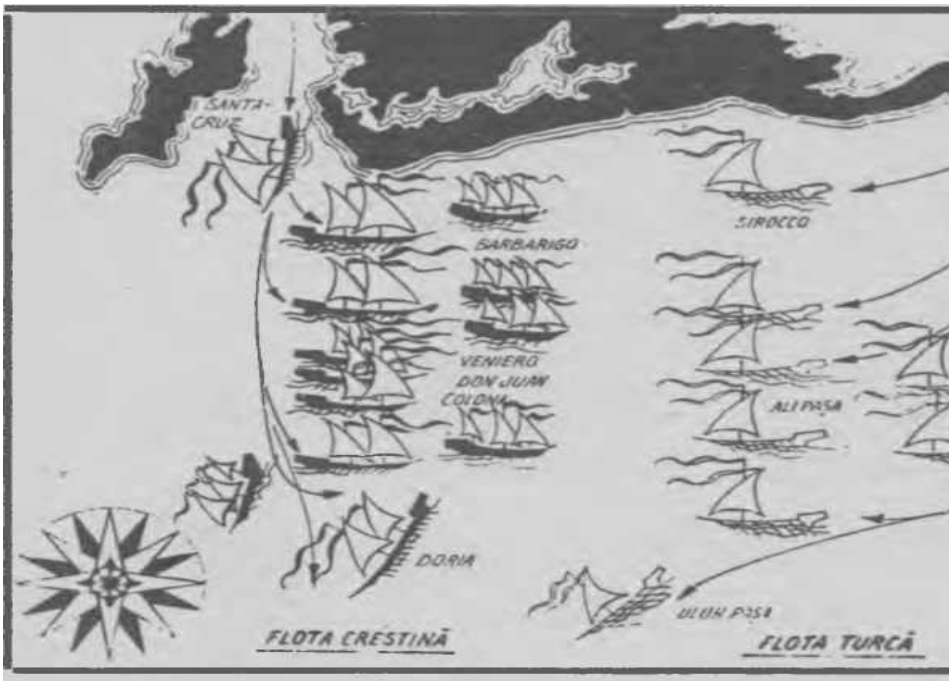
în golful Corintului. Toată Mediterana răsăriteană era dominată de navele arborând pavilionul imperiului turcesc, care ţinteau acum spre apus. Cucerirea Ciprului îngrijora puterile europene mai mult decât toate celelalte isprăvi ale piraţilor. Veneţienii nu fuseseră niciodată în termeni prea amicali cu celelalte puteri creştine, dar de data aceasta au găsit sprijin necondiţionat. Însuşi papa Pius al V-lea, trecând peste divergenţele dintre Sfântul Scaun şi Republica Dogilor, a lansat un apel la care au răspuns războinici din toată Europa (inclusiv din Anglia, a cărei regină fusese excomunicată cu un an înainte). Forţele principale le-a furnizat Veneţia, aflată direct în cauză, precum şi Spania, care a trimis o flotă puternică sub comanda lui Giovani Andrea Doria, nepotul bătrânului amiral. Comanda supremă a fost încredinţată lui don Juan de Austria (fiul natural al lui Carol Quintul) care trecea drept „cel mai romantic dintre cavalerii rătăcitori ai veacului său”. De altfel, printre căpitanii săi se afla Miguel de Cervantes, pe atunci în vârstă de douăzeci şi patru de ani ca şi el, care avea să ironizeze cavaleria rătăcitoare într-una dintre capodoperele literaturii universale.

Don Juan de Austria dispunea de o flotă inferioară numericeşte (peste două sute de galere şi aproape cincizeci de mii de oameni), dar superioară din punctul de vedere al armamentului; de aceea a manevrat cu prudenţă la intrarea în Golful Corintului. La rândul lor, Ali Paşa şi Uluch şi-au retras flotele adânc în golf, adăpostindu-le în

strâmtoarea Lepanto; ei îşi dădeau seama că, deşi dispuneau de nave mai numeroase, luptătorii lor erau în mare parte înarmaţi cu arcuri şi săgeţi, pe când inamicul dispunea de arme de foc moderne.

Cele două flote s-au aflat faţă în faţă în dimineaţa zilei de 7 octombrie. Don Juan dispuse să fie înălţat pavilionul alb, semnalul bătăliei. Sclavii de la vâsle primiseră came şi vin ca totdeauna în ajunul unei lupte. Cu o barcă, don Juan trecu de la o navă la alta, agitând un crucifix în faţa echipajelor şi soldaţilor; întors pe puntea navei-amiral căzu în genunchi implorând ajutorul divin. La vremea prânzului, avu loc prima ciocnire, fără nicio manevră prealabilă, manevră care nici n-ar fi fost posibilă deoarece navele erau înghesuite între malurile îngustei trecători dintre Golful Corintului şi Golful Patras.

În relatarea despre luptele desfăşurate chiar pe vasul-amiral – relatare pe care don Juan de Austria a dictat-o, după bătălie, uricarului său – se spune: „Luptam de peste un ceas… fără ca victoria să fi înclinat în favoarea vreuneia dintre părţi. Pătrunsesem până acum de două ori până la catargul principal al vasului turcesc (e vorba de nava-amiral a lui Ali Paşa – H.M.), dar am fost



Bătălia de la Lepanto (*după Al. Retinschi: „Epopeea navel*

Don Juan
(1547–1578), p
mai romantic d
lerii rătăcitori a
său"; fiu natural
Quintul, a condu
zeci şi patru de
aliate în bătălia d
to, obţinând o
victorie împot
turco-algeriene.

mereu respinşi, până către prora vasului-amiral creştin, de către trupele de rezervă pe care musulmanii le chemau în ajutor. Iar vasul nostru rezistă de două ori numai datorită bravurii excepţionale a mareşalului Lope de Figuera... Contele de Pliego a luptat lângă excelenţa sa don Juan, pe culoarul dintre băncile vâslaşilor. După o oră şi jumătate, Dumnezeu a dăruit galerei creştine biruinţa, căci Bassa (Ali Paşa – H.M.) împreună cu peste cinci sute de turci fuseseră ucişi, iar stindardele şi pavilioanele sale cucerite, în locul lor pe catargul principal fiind fixată

crucea. Pe urmă s-a mai produs o încercare de cucerire a galerei excelenţei sale don Juan, dar duşmanul a fost nimicit. Don Juan porunci să fie înălţat strigătul victoriei, la care se asociară echipajele tuturor navelor creştine. Începând din această clipă, biruinţa înclină în mod decisiv de partea armatei creştine”.

În uriaşa încleştare de la Lepanto, turcii au pierdut circa o sută de nave şi cincisprezece mii de oameni; armada lui don Juan a pierdut şapte până la opt mii de oameni, eliberând în schimb douăsprezece mii de vâslaşi creştini, eveniment primit cu mare bucurie în toată Europa. S-au făcut slujbe de mulţumire şi s-au tras clopotele în toate bisericile şi mănăstirile, iar un pictor veneţian, în ciuda faptului că se apropia de o sută de ani şi era aproape orb, a fixat pe pânză o scenă a marei bătălii; pictorul se numea Tiţian, iar „Bătălia de la Lepanto” încheie opera sa nemuritoare.

Pentru Uluch, Lepanto n-a însemnat câtuşi de puţin o înfrângere. În timpul bătăliei, navele piratereşti erau angajate împotriva duşmanilor săi de moarte, cavalerii de Malta; Uluch reuşi să-l ucidă pe amiralul ioanit într-o luptă în doi şi aduse stindardul vasului maltez la Constantinopol, unde a fost expus în străvechea biserică grecească Hagia Sofia (devenită, după 1453, moscheea Sultan Ahmed). Uluch a mai trăit vreo zece ani, ultimele zile petrecându-şi-le pe domeniul de pe malul Bosforului, care aparţinuse fostului său comandant Chaireddin. Legenda spune că ar fi murit la nouăzeci de ani şi că în ultima perioadă a

vieţii, ros de remuşcări se îmbrăca în negru şi oficia în taină slujbele învăţate în timpul noviciatului său în mănăstirea din Calabria…

Asupra morţii sale există patru versiuni: că s-ar fi sinucis din pricina remuşcărilor, că ar fi fost sugrumat de cel mai bun prieten (care descoperise că renega învăţătura islamică), că a fost înăbuşit cu perna de către o odaliscă şi, în sfârşit, că ar fi murit din cauza excesului de haşiş. Mormântul lui, întocmai ca şi cel al lui Chaireddin Barbarossa (aflat alături), a fost multă vreme loc de pelerinaj, pentru navigatorii turci, cu atât mai mult cu cât după moartea lui marina turcească a decăzut.

Oricum, Uluch, învinsul de la Lepanto, a avut o moarte mai fericită (la nouăzeci de ani) decât don Juan, învingătorul de la Lepanto, otrăvit la treizeci de ani din ordinul fratelui său vitreg Filip al II-lea, regele Spaniei, care vedea în el un pretendent la tron.

Lepanto a însemnat nu numai cea mai mare bătălie navală a veacului, ci şi ultima mare bătălie dintre galere – de acum înainte, flotele militare vor fi alcătuite tot mai mult din nave cu vele; de altfel, chiar în lupta de la Lepanto au participat şase galease – prin urmare galere evoluate, având trei catarge şi bompres, care foloseau propulsia combinată (rame şi vânt).

În afară de aceasta, (după cum cu justeţe remarcă Ph. Gosse) Lepanto a fost „ultima mare bătălie din istoria maritimă a islamului”. Într-adevăr, după ce în asfinţitul acelei zile de octombrie puterea maritimă otomană a fost

nimicită, ea nu s-a mai refăcut vreodată. La Stambul, sultanul şi sfetnicii săi au tras învăţăminte de pe urma acestei înfrângeri: că turcii, deşi excelenţi cavalerişti şi pedestraşi, sunt marinari mediocri. Veacuri de-a rândul, piraţii porniţi de pe Coastele Barbareşti au mai dat câte un mare căpitan şi au continuat să prade navele şi ţărmurile mediteraneene. Dar după Lepanto, ei n-au mai avut caracterul de corsari, de vasali şi aliaţi ai unei mari puteri, ci doar pe acela de piraţi, de tâlhari ai mării, al căror unic scop era jaful.

9.

ÎN CAPTIVITATE ALGERIANĂ: MIGUEL DE CERVANTES, VINCENT DE PAUL (ŞI ALŢII...)

După cum, cu şaisprezece veacuri în urmă, piraţii ciliceni au reuşit să captureze pe unul dintre oamenii de seamă ai vremii, pe Cezar, tot aşa piraţii barbareşti au numărat printre captivii lor pe don Miguel de Cervantes Saavedra, cel ce avea să dea literaturii universale pe nemuritorul „Don Quijote”. Şi nici unii, nici ceilalţi nu şi-au dat seama pe cine capturaseră – lucru firesc: Cezar, foarte tânăr pe atunci, nu dăduse încă dovada capacităţii sale, care a făcut din el cel mai mare general al antichităţii, iar Cervantes era deocamdată preocupat de meşteşugul armelor şi abia mai târziu îl va adopta pe cel al literelor.

Cum arătam, marele scriitor spaniol servise sub ordinele lui don Juan de Austria la Lepanto, unde fusese rănit la mâna stângă – rană de pe urma căreia va rămâne beteag toată viaţa. A fost internat în lazaretul de la Messina, apoi a plecat la Neapole (pe atunci sub stăpânire spaniolă), unde i-au sosit banii necesari întoarcerii acasă. În septembrie 1575 se îmbarcă, împreună cu fratele său Rodrigo, pe galera „Îl sole” („Soarele”) pornind spre Spania. Dar „Soarele” n-a putut rezista semilunii: câteva galere barbareşti, comandate de Arnaut Memi (un renegat albanez), locotenent de-al lui Uluch, l-au capturat şi cei doi fraţi Cervantes au fost duşi în robie la Alger. Aici, în Badestan, piaţa de sclavi (mai târziu: Place Mahon), Miguel a fost vândut unui grec trecut la islamism. Acesta a găsit la Miguel o scrisoare de recomandaţie către don Juan de Austria (devenit, între timp, guvernator al Ţărilor de Jos), drept care crezu că are de-a face cu un om de vază şi ceru un preţ de răscumpărare ridicat.

Între timp, Cervantes lucra la moşia grecului, situată nu departe de ţărmul mării. Aici, viitorul autor al lui Don Quijote făcea tot felul de planuri de evadare, pentru el şi pentru ceilalţi sclavi ai grecului. La un moment dat, erau cât pe ce să reuşească: săpaseră un tunel până la ţărm, unde ascunseseră cincisprezece sclavi fugari într-o grotă; în acelaşi timp, se înţeleseseră cu un fost captiv, al cărui preţ de răscumpărare fusese plătit şi care pleca la Mallorca, să li se trimită un vas, care sosi într-adevăr. În ultima clipă fură însă

trădaţi de un anume Indoratore şi încercarea eşuă.

Cervantes, dus în faţa paşei (acelaşi Hassan, înlocuit din funcţia de amiral, dar păstrând-o pe cea de guvernator al Algerului), refuză să-şi denunţe complicii, în ciuda torturilor cu care a fost ameninţat. Se pare că Hassan a fost atât de impresionat de curajul captivului, încât îl absolvi de pedeapsă şi-l cumpără plătind pentru el cinci sute de ducaţi de aur… după care fixă preţul de răscumpărare la dublul acestei sume.

Mama şi sora lui Miguel reuşiră cu mare greutate să strângă banii şi în 1580 – după unsprezece ani de lipsă de acasă, dintre care cinci ani de captivitate – când era cât pe ce să fie dus de Hassan la Constantinopol, unde acesta era rechemat, preţul răscumpărării sosi şi Cervantes fu eliberat.

În opera lui Cervantes, experienţa anilor de captivitate se oglindeşte în mai multe piese de teatru, între care „Sclavul maurilor” şi, mai ales, în *Los tratos de Alger* („Neguţătorii de sclavi din Alger”). Aceşti ani întunecaţi n-au slăbit, din fericire, puterea creatoare a celui ce a dat literaturii universale pe „Cavalerul tristei figuri”.

Se cuvine menţionat faptul că nu totdeauna cei ce cădeau captivi în mâinile piraţilor barbareşti o duceau din cale afară de rău. Pentru căpeteniile de piraţi, ei reprezentau o valoare, erau o „marfă” pe care se putea obţine un anumit preţ şi erau trataţi ca atare. Sunt cunoscute cazuri (despre unele am relatat mai sus) în care captivi

creştini, trecuţi la islamism, au obţinut slujbe importante în administraţia algeriană, ba chiar (ca Luca Galieni, alias Uluch) au devenit comandanţi ai flotei turco-maure. Alţii au avut şansa să fie cumpăraţi în Badestan de oameni cumsecade, care i-au îndrăgit şi i-au tratat cu blândeţe.

Printre aceste cazuri (din păcate excepţionale) este şi cel al teologului Vincent de Paul, capturat în cursul unei călătorii în golful Lyon. Vincent de Paul, în tinereţe simplu văcar, studiase teologia la Saragossa, unde căpătase, se pare, şi unele noţiuni de alchimie. În 1605, nava cu care plecase din Marsilia spre Narbonne este capturată de piraţi; întâmplarea o relatează chiar Vincent de Paul, într-o scrisoare adresată unui prieten – un oarecare Monsieur de Commet – şi reprodusă într-o biografie mai recentă a teologului (de E.K. Sanders, Londra, 1913), scrisoare pe care o redăm cu unele prescurtări:

„Vântul ar fi fost destul de favorabil spre a ne duce la Narbonne, la o depărtare de cincizeci de leghe (e vorba de leghe marine, aşadar 15 mile sau circa 278 km – H.M.), chiar în aceeaşi zi, dacă Dumnezeu n-ar fi îngăduit ca trei corăbii turceşti, care navigau în Golful Lyon, să ne urmărească şi să ne atace cu o asemenea violenţă, încât doi sau trei dintre ai noştri au fost ucişi, iar ceilalţi răniţi şi chiar eu însumi am fost rănit de o săgeată care m-a însemnat pentru tot restul vieţii. Am fost siliţi să ne plecăm în faţa acestor hoţi, care erau mai sălbatici ca tigrii şi, ca o primă dovadă a cruzimii lor, l-au ciopârţit pe cârmaciul nostru în mii de

bucăţele, ca să răzbune pierderea unuia de-al lor. După şapte sau opt zile s-au îndreptat spre Coastele Barbareşti, spre vizuina de tâlhari a Marelui Turc (sultanul din Stambul – H.M.) unde, de îndată ce am sosit, am fost expuşi spre vânzare, cu un certificat în care se arăta că am fost capturaţi pe o navă spaniolă, căci altfel puteam să fim eliberaţi de către consulul care este trimis aici de rege ca să supravegheze buna desfăşurare a comerţului francez (ne aflăm, aşadar, în perioada unei alianţe între Turcia şi Franţa, ceea ce nu i-a împiedicat pe piraţi să-i captureze pe Vincent de Paul şi pe alţi cetăţeni francezi, cu condiţia ca în „certificatul de captură” să se menţioneze că era vorba de o navă spaniolă – H.M.).

Am fost siliţi să defilăm pe străzile Tunisului, unde am fost duşi spre a fi vânduţi şi, după ce am făcut înconjurul oraşului de cinci sau şase ori cu lanţuri prinse de gât, am fost duşi înapoi pe vas ca să ni se dea de mâncare, dovedindu-se astfel negustorilor de sclavi că nu avem răni foarte grave.

Eu am fost vândut unui pescar, care la rândul lui m-a vândut unui bătrân alchimist, un om foarte prietenos şi blând. Acesta din urmă mi-a povestiţi că-şi consacrase cincizeci de ani din viaţă ca să caute piatra filosofală (piatra care realizează transmutaţia metalelor în aur, unul dintre principalele obiective ale alchimiei – H.M.). Slujba mea era de a întreţine focurile în cele zece sau douăsprezece cuptoare, îndeletnicire în care, slavă Domnului, am găsit mai multă plăcere decât

caznă. Stăpânul meu avea multă afecţiunea pentru mine şi îi plăcea să-mi vorbească de alchimie şi de ţelul pe care-l urmărea şi făcea tot ce-i stătea în putinţă să mă iniţieze, făgăduindu-mi bogăţia şi toate tainele ştiinţei lui…

Cu acest bătrân am stat din septembrie 1605 până în august anul următor, când a fost chemat să lucreze pentru sultan – chemare zadarnică, fiindcă a murit de inimă rea pe drum. Pe mine m-a lăsat nepotului său care, foarte scurtă vreme după moartea unchiului său, m-a vândut, deoarece auzise că ambasadorul regelui, dl. De Breve, urma să sosească – înarmat cu zapisuri de la Marele Turc – ca să elibereze pe sclavii creştini. Am fost cumpărat de un renegat din Nissa, în provincia Savoya, şi dus pe domeniul lui din regiunea muntoasă, într-un ţinut foarte cald şi arid. Una dintre cele trei neveste ale lui, o grecoaică de religie creştină, deşi era schismatică (fiind grecoaică, probabil că era ortodoxă; pentru Vincent de Paul, teolog catolic, toate celelalte biserici creştine erau schismatice – H.M.), era deosebit de înzestrată şi a căpătat o mare afecţiune pentru mine, dar şi mai mare a fost afecţiunea celeilalte neveste, o turcoaică; din mila Domnului, aceasta a devenit instrumentul prin care bărbatul ei a fost salvat din apostazia lui, revenind în sânul bisericii şi eliberându-mă de sclavie. Curiozitatea pe care o nutrea faţă de felul nostru de viaţă o făcea să vină în fiecare zi pe ogorul unde lucram, şi până la urmă mi-a cerut să înalţ rugăciuni întru lauda Domnului credinţei

mele.

Gândul la psalmul *Quomodo cantabimus în terra aliena* – „Şi astfel te vom lăuda în ţara străină” – al copiilor lui Israel în captivitatea babiloniană, m-a făcut să încep cu lacrimi în ochi… Seara femeia nu s-a sfiit să-i spună soţului ei că el a făcut o greşeală renegându-şi religia, pe care ea o crede că e foarte bună… Că a simţit o senzaţie atât de curată încât nu mai poate crede că paradisul strămoşilor ei, către care aspirase până atunci, ar putea fi atât de glorios sau că i-ar putea oferi senzaţii asemănătoare… Ceea ce a avut un asemenea efect asupra bărbatului, încât, a doua zi, acesta a declarat că nu aşteaptă decât un prilej de a fugi în Franţa… După zece luni, în care timp nu mi-a dat decât speranţe vagi, am fugit, în sfârşit, cu o barcă; la 28 iunie, am ajuns la Aigues-Mortes, apoi am plecat la Avignon, unde monseniorul vice-legat, cu o lacrimă în ochi şi un suspin în gât, a procedat în mod public la readmiterea renegatului în sânul bisericii Sfântului Petru, întru gloria Domnului…

Monseniorul ne-a oprit la el până când a putut plecat la Roma… El a promis penitentului că va obţine intrarea lui în mănăstirea *Fateben fratelli…* iar mie mi-a promis că-mi va găsi o slujbă bună. Afecţiunea sa şi bunăvoinţa arătată faţă de mine se datorează în primul rând faptului că-i divulgasem anumite secrete ale alchimiei, pe care el le căutase în zadar toată viaţa”.

Vincent de Paul a mai trăit peste jumătate de veac după neplăcuta sa aventură algeriană; el este

iniţiatorul ordinului călugărilor lazarişti şi al călugăriţelor vincentine – organizaţii care şi-au câştigat merite cu îngrijirea bolnavilor.

În sfârşit, nu este lipsit de interes să relatăm năstruşnicele păţanii ale unui năstruşnic măscărici de la curtea regelui Carol I al Angliei.

Prin 1630, piticul Hudson – acesta era numele bufonului – a fost trimis în Franţa să aducă o moaşă pentru regina Angliei pe cale să nască. (Pe vremea aceea, la curtea engleză era la modă tot ce venea din Franţa – iar regina Henriette-Marie de France, fiica lui Henric al IV-lea al Franţei, nu-şi putea îngădui să nască fără o moaşă franceză…) Când piticul nostru se întorcea cu moaşa, nava lui a fost capturată în canalul Mânecii de piraţi flamanzi şi dusă la Dunkerque. Cum regele nu voia să renunţe la ghiduşiile bufonului său, l-a răscumpărat. Dar câţiva ani mai târziu, bietul măscărici a fost din nou prins, de data aceasta de piraţi barbareşti. La întoarcerea din a doua captivitate, piticul – înzestrat cu mult umor – s-a plâns regelui că în urma muncii silnice la care a fost supus, talia i-a crescut cu câţiva centimetri, ceea ce dăunează slujbei sale…

Dar Cervantes, Vincent de Paul, Hudson şi alţi câţiva nu sunt decât excepţii. În mod obişnuit, munca de vâslaş la galere şi sclavajul în general, duceau la degenerarea fizică şi morală a captivilor, care chiar dacă până la urmă erau răscumpăraţi nu mai erau apţi pentru reintegrarea în viaţa socială.

Pe alocuri s-au făcut încercări de rezolvare a

problemelor legate de răscumpărarea celor capturaţi de piraţii barbareşti. În Anglia, de pildă, parlamentul a votat uneori fonduri speciale (sub forma unor taxe suplimentare asupra mărfurilor importate) destinate răscumpărării sclavilor, iar Camera Lorzilor a lansat liste de subscripţie pentru ajutorarea soţiilor celor captivi. Dar mare parte din banii destinaţi răscumpărării erau sustraşi pentru marină. (în 1651, de pildă din 69.296 lire care ar fi trebuit să servească la răscumpărarea sclavilor, peste 58.000 au fost alocate marinei pentru acoperirea pierderilor cauzate de piraţi.).

O activitate – uneori eficientă – în această direcţie au desfăşurat câteva organizaţii cu caracter religios, cea mai veche fiind „Ordinul Sfintei Treimi şi al răscumpărării sclavilor" fondat la sfârşitul secolului al XII-lea de Jean de Matha. Mai târziu, li s-au alăturat şi alţii, între care dominicanii şi franciscanii – în general ordine catolice; drept urmare, sclavii catolici se aflau într-o situaţie oarecum privilegiată faţă de cea a celorlalţi. (Se cunoaşte cazul unui grup de preoţi care conveniseră să plătească trei mii de piaştri pentru trei captivi catolici, iar când guvernatorul Algerului, într-un elan de generozitate, s-a oferit să adauge unul în mod gratuit, preoţii au refuzat deoarece respectivul captiv era luteran...) Dar protestanţii nu s-au lăsat mai prejos, întemeind organizaţii asemănătoare, între care *The Anti-Piratical Association* din Londra, care a fiinţat până către 1830 când tunurile flotelor moderne

ale marilor puteri maritime au stârpit pirateria de pe Coastele Barbareşti şi Franţa a început să-şi impună dominaţia colonială în Algeria.

10.

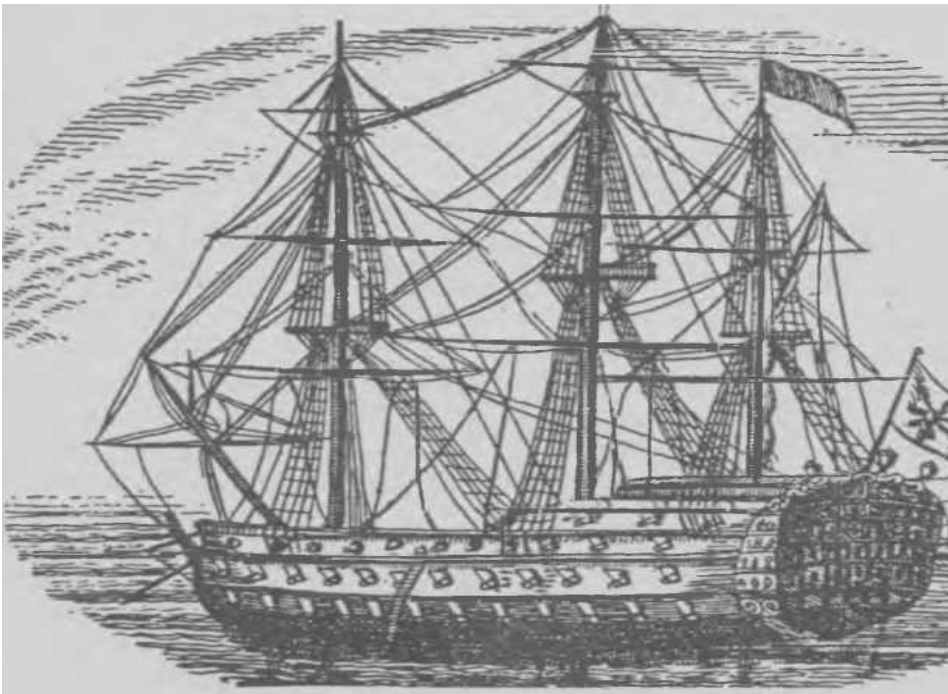
CORANUL FERMECAT AL LUI MURAD, UCENICUL LUI ALI CEL NEGRU

Dintre urmaşii lui Chaireddin şi Drăguţ, una dintre figurile cele mai interesante a fost Murad Reis – mai întâi fiindcă, spre deosebire de ceilalţi, evita pe cât cu putinţă vărsarea de sânge, în al doilea rând fiindcă a fost unul dintre puţinii căpitani de piraţi barbareşti care a trecut Gibraltarul, avântându-se în Atlantic.

Şi mai este o pricină: Murad era, se pare, un înverşunat adept al bibliomanţiei. După cum unii conducători din vechea Eladă luau decizii importante privind viaţa publică şi militară a cetăţilor deschizând un volum din Homer şi punând degetul la întâmplare pe un pasaj, care apoi era interpretat, şi după cum membrii unor secte creştine citeau dimineaţa un pasaj din Biblie şi-l interpretau, deducând cum va decurge ziua şi ce hotărâri trebuie să ia în unele chestiuni, tot aşa Murad Reis se folosea de un exemplar al Coranului, despre care spunea că posedă virtuţi magice, deoarece îl ajuta să prevadă rezultatul unei expediţii, al unui abordaj, al unei tranzacţii la târgul de sclavi…

Murad era de origine albaneză – aşadar, de

pe coasta răsăriteană a Adriaticii, care dăduse şi înaintea lui câţiva piraţi vestiţi. Fusese capturat de mic la o expediţie a piraţilor barbareşti împotriva oraşului Durazzo, iar la vârsta de doisprezece ani devine „ucenic” al lui Kara Ali („Ali cel Negru”), pe bordul galerei acestuia. Curând capătă comanda unei nave şi ia parte la asediul Maltei din 1565. Apoi, folosind exemplul predecesorilor săi, se „specializează” într-o anume regiune a Mediteranei, abordând şi jefuind navele comerciale în largul coastei spaniole.



Navă de război din secolul al XVIII-lea.

Dar cea mai remarcabilă ispravă din această perioadă o va săvârşi, totuşi, în faţa ţărmului toscan, unde a capturat două galere de război

papale. Deşi avea doar două nave mici şi galerele erau puternic înarmate, Murad n-a pregetat să atace, căci (spune legenda) cartea lui magică îi prevestise biruinţa… A fost un atac atât de surprinzător, încât ofiţerii papali, aflaţi pe ţărm ca să asiste la o slujbă religioasă, au fost izolaţi de echipaje. Luate prin surprindere, galerele papale – între care se afla şi „Căpitania”, nava-amiral a papei Grigore al XIII-lea (cel care a reformat calendarul) – s-au predat. Ulterior s-a constatat că erau încărcate cu aur şi mărfuri preţioase; la vâsle erau înlănţuiţi musulmani, dar şi mulţi criminali creştini care ispăşeau diferite pedepse. Bineînţeles că Murad i-a eliberat numai pe sclavii musulmani, în locul lor fiind puşi oamenii din echipajele galerelor.

Succesele lui Murad au stârnit invidia celorlalţi căpitani de piraţi barbareşti, în special pe a lui Arnaut Memi (compatriotul său, despre care am mai vorbit); între altele, ei îi reproşau că se poartă prea blând cu captivii şi că, în timpul unei expediţii, lăsase să-i scape prilejul de a-l captura pe ducele de Terra-Nuevo, vice-regele Siciliei, pentru care se putea obţine ca răscumpărare o sumă de-a dreptul fabuloasă. Pentru a răspunde acestor acuzaţii. Murad hotărî să ducă la bun sfârşit o expediţie cum niciun reis algerian nu îndrăznise să săvârşească: trecerea Gibraltarului şi jefuirea insulelor Canare (pe care romanii le-au numit, după cum am văzut, *Insulele Fortunataie,* socotindu-le la „capătul lumii”; mai târziu spaniolii le-au rebotezat Islas Canarias,

adică Insulele Câinilor”).

Murad Reis părăseşte Algerul în 1585, cu trei galere de război, face o escală la Sale cuib de piraţi marocani (situat pe coasta Atlanticului, lângă Rabat), unde îşi completează escadra cu câteva nave, şi porneşte spre Canare, având drept cârmaci un prizonier care pretindea că ştie drumul. Dar, după câteva zile în care pânzele n-au putut fi folosite aproape deloc (cei de pe Coastele Barbareşti încă nu cunoşteau mânuirea velelor împotriva vântului), cârmaciul a mărturisit că nu mai recunoaşte drumul. Murad – ne spune legenda – şi-a consultat cartea înzestrată cu puteri magice, apoi i-a poruncit cârmaciului să ţină acelaşi curs şi curând s-a dovedit că avea dreptate: escadra piraterească ajunse înaintea insulei Lanzarote – a cincea ca mărime din cele unsprezece insule „ale Câinilor”.

Toată ziua, piraţii au stat ascunşi, iar la căderea nopţii au pornit spre ţărm, vâslind în tăcere; în liniştea nopţii au debarcat două sute şi cincizeci de oameni, care i-au luat prin surprindere pe locuitori, zădărnicind orice apărare; oraşul a fost cucerit aproape fără vărsare de sânge, fiind capturaţi trei sute de prizonieri. Guvernatorul spaniol a scăpat, dar soţia, mama şi fiica lui au fost prinse şi duse pe nava lui Murad.

În zori, piratul înălţă steagul păcii, invitând pe locuitori să vină pentru a-şi răscumpăra rudele. Urmând exemplul guvernatorului, care a îndrăznit să se urce pe galera lui Murad, au apărut şi ceilalţi locuitori deşi nimic nu l-ar fi putut

împiedica pe pirat să-i arunce în lanţuri jefuindu-i şi de bani. Dar Murad Reis nu voia decât aurul celor din Lanzarote: drumul de înapoiere era lung, iar captivii şi proviziile necesare lor ar fi încărcat din greu navele.

Spaniolii nu-i puteau ierta lui Murad ieşirea în Atlantic şi prădarea insulei Lanzarote; o escadră, condusă de don Martin Padilla, îl aşteptă, deci, în strâmtoarea Gibraltar, unde teoretic îi era cu neputinţă să forţeze trecerea. Dar în timp ce cele paisprezece galere grele spaniole stăteau la pândă, Murad, înştiinţat de câţiva moriscos printr-un emisar (aici, legenda vorbeşte iarăşi de Coranul său magic…), se refugie într-un mic port de pe coasta marocană a Atlanticului, şi abia după o lună, când atenţia spaniolilor nu mai era atât de trează, profită de o noapte întunecoasă, cu mare agitată, strecurându-se cu mica lui flotă prin strâmtoare.

Înşiruirea isprăvilor lui Murad, ucenicul lui Ali cel Negru, ar putea umple filele unui volum de proporţii respectabile. Printre ele se cuvine menţionată capturarea navei-amiral „La Serena”, a cavalerilor de Malta, aflată în drum spre Tripolis, performanţă pe care a realizat-o cu o singură galeră de mic tonaj, dar având la bord tunuri care trăgeau cu o precizie uimitoare. Chiar şi după 1595, când a fost numit comandant militar al portului Alger, Murad Reis ieşea mereu în larg – „pe cont propriu”, cum ne spune un document al vremii – dedându-se vechii sale îndeletniciri. În decursul luptelor, Coranul fermecat nu a putut

ocroti să fie rănit de cinci ori; totuşi, se pare că n-a murit de pe urma acestor răni, ci de bătrâneţe.

Coasta dalmată, patria lui Murad Reis şi a lui Arnaut Memi, are tradiţii foarte vechi în domeniul pirateriei – îndeletnicire pe care locuitorii de aici o practicau, după cum am văzut, de pe vremea ilirilor şi a vajnicei lor regine Teuta. Dalmaţienii au fost şi pricepuţi constructori navali. În timpul dominaţiei romane, o altă populaţie dalmată care se îndeletnicea cu pirateria, liburnii, a construit o ambarcaţie cu pânze, de formă alungită, foarte rapidă pentru acea vreme – navă pe care romanii (care i-au exterminat pe liburni) au adoptat-o, numind-o „liburna" (sau liburnica).

În vremea lui Murad şi Arnaut, uscocii (numele înseamnă „refugiaţii", „pribegii"), populaţie din nordul Dalmaţiei construiseră un fel de liburnă mai mică, dar cu velatura îmbunătăţită – *ceaica* – pe care o foloseau cu succes la abordarea navelor comerciale veneţiene. Îndrăzneala piraţilor uscoci nu cunoştea margini: cu ambarcaţiile lor mici şi rapide au debarcat într-o zi la Lido, portul Veneţiei, unde se desfăşurau ceremoniile unei sărbători în cinstea Madonei, răpind trei sute de fecioare aflate în procesiune… în 1613, uscocii au atacat, cu şase nave rapide, galera luxoasă a unui nobil veneţian, capturând-o; despre ceea ce s-a întâmplat după aceea, documentele din arhiva portului uscoc Mandre (până astăzi neidentificat) ne dau o descriere înfiorătoare: ofiţerii veneţieni şi proprietarul navei au fost decapitaţi, iar nobilele doamne aflate la

bord au fost supuse unor asemenea injurii, încât unele dintre ele, deznădăjduite, s-au aruncat peste bord şi s-au înecat; căpitanul galerei a fost torturat, apoi i s-a smuls, de viu, inima din piept, şi, în timp ce capul său însângerat se afla pe masa din cabina mare, piraţii i-au tăiat inima bucăţele şi au mâncat-o crudă, presărată cu mirodeniile găsite în cala galerei capturate.

Uscocii au fost alungaţi din Dalmaţia la începutul Războiului de 30 de ani, dar pirateria n-a dispărut nicidecum de pe aceste meleaguri, după cum rezultă şi din unele documente descoperite recent. Astfel, naturalista Annie France-Harrar, cu prilejul unor cercetări întreprinse în Peninsula Balcanică, a descoperit interesantele însemnări ale unui anume Dragutin Anirovic (publicate la Gutersloh, în 1958); pirat şi negustor de sclavi din Raguza, Dragutin a terorizat Adriatica vreme de mulţi ani, jefuind atât navele veneţiene, cât şi pe cele ale oraşului său natal, până ce, abordând o navă în largul portului italian Ancona, oamenii săi au fost ucişi până la unul. El însuşi reuşi să se refugieze într-o cabină a navei, unde îl ucise pe respectivul pasager, un călugăr; apoi îşi puse straiele monahale şi aruncă, pe ascuns, cadavrul peste bord. Ani în şir, Dragutin duse viaţa virtuoasă a unui călugăr, îngrijind bolnavii, astfel că fu primit cu braţele deschise într-o mănăstire de lângă Raguza. Într-o zi, însă, chinuit de remuşcări, se spovedi stareţului, iar acesta îi porunci, ca un fel de ispăşire, să aştearnă pe hârtie toate „păcatele”

comise în tinereţe. Astfel a luat naştere unul dintre cele mai înfiorătoare documente legate de istoria pirateriei.

Dar spovedania lui Dragutin nu este numai un document înfiorător, ci şi unul foarte rar; piraţii şi negustorii de sclavi nu prea obişnuiau să-şi scrie memoriile, mai întâi fiindcă, în general, nu ştiau carte, în al doilea rând fiindcă ele ar fi constituit acte compromiţătoare în mâinile judecătorilor şi o cale sigură spre spânzurătoare sau spre securea călăului… De aceea, mărturisirea lui Dragutin nu este comparabilă decât cu foarte puţine documente asemănătoare, între care memoriile căpitanului spaniol Alonso de Contreras (aşternute pe hârtie în numai unsprezece zile, pe masa unei cârciumi, la îndemnul dramaturgului Lope de Vega) şi cele ale lui William Dampier despre aventurile sale în Marea Caraibilor – scrieri ciudate, pe alocuri interesante, de care ne vom ocupa la locul cuvenit.

11.

NAVELE RAPIDE ALE LUI „CAPITAINE DIABLE”.

După cum am văzut, căpeteniile piraţilor barbareşti erau în majoritate originari din ţările creştine – calabrezi, corsicani, sicilieni, albanezi, veneţieni, greci, englezi. Un document din 1588 menţionează că, dintre cele treizeci şi cinci de galiote din Alger, numai unsprezece erau

comandate de musulmani autohtoni, restul (aşadar, mai mult de două treimi) de căpitani „reprezentând aproape toate naţiunile creştine din Mediterana şi mai de departe”. De asemenea, numeroase alte funcţii importante erau deţinute tot de regenţi; cam în aceeaşi perioadă, John Tipton, primul consul al Angliei la Alger, arăta într-un raport că eunucul Hassan Aga, vistiernicul paşei, era de origine engleză, fiu al negustorului Francis Rowlie din Bristol.

În primele decade ale veacului al şaptesprezecelea, numele a doi căpitani de piraţi barbareşti, ambii de origine flamandă, s-au bucurat de o tristă şi binemeritată faimă în toate porturile comerciale europene: Simon Danser din Dordrecht şi Jan Jansz din Haarlem. Primul, Simon Danser, priceput constructor naval, i-a învăţat pe algerieni să construiască nave mai iuţi, cu pânze pătrate, lesne manevrabile, de tipul celor ce navigau în Atlantic, care au mărit considerabil posibilităţile de acţiune ale vaselor piratereşti algeriene; celălalt, Jan Jansz, a reuşit o performanţă unică în analele pirateriei barbareşti: să ajungă cu flota sa în Islanda, unde a prădat oraşul Reykjavík.

Viaţa lui Simon Danser a fost deosebit de aventuroasă. A început ca simplu marinar la Dordrecht, apoi ajunge comandantul unei corăbii. În timpul revoltei împotriva Spaniei, devine corsar, dar curând nu se mai mulţumeşte să jefuiască numai navele spaniole ci abordează şi pe cele engleze, care transportau încărcături bogate.

La un moment dat, fiind nevoit să acosteze la Marsilia pentru reparaţii şi aprovizionare, îşi cheltuieşte banii şi-şi vinde corabia. Cu ce i-a mai rămas după achitarea datoriilor, angajează câţiva aventurieri în port, fură într-o noapte o navă engleză a lui „Turkish Company” şi porneşte în larg. După câteva capturi, echipajul său s-a înmulţit cu marinari de diferite naţionalităţi, îndeosebi englezi şi mauri; vasul său ajunsese să aibă trei sute de oameni şi şaizeci de tunuri, cifre impresionante pentru acea vreme. Iar când Simon Danser încheie o alianţă cu fostul său rival, piratul John Ward, flotele lor reunite reprezentau una dintre cele mai temute forţe navale din Mediterana şi din răsăritul Atlanticului.

După capturarea unui vas spaniol cu o pradă foarte bogată, Danser şi Ward se îndreptară spre Alger, unde fură primiţi cu entuziasm, cu atât mai mult cu cât piratul trimisese înainte o parte din pradă, anume: câteva zeci de tinere fete, îmbrăcate în costume fantastice şi menite să câştige bunăvoinţa cleiului faţă de piraţi. Ceea ce s-a şi întâmplat. Dar nu e mai puţin adevărat că, în afară de aceste mici daruri, Simon Danser şi specialiştii săi flamanzi îi iniţiară pe algerieni în arta construcţiei navale moderne, primind în schimb dreptul de a-şi face aici o bază de aprovizionare. Asociatul său, Ward, se stabili în aceleaşi condiţii la Tunis. De altfel, Danser, Ward şi algerienii aveau ca trăsătură comună nu numai îndeletnicirea de piraţi, ci şi ura faţă de spanioli.

Vreme de trei ani, căpitanul din Dordrecht a

cutreierat Mediterana, realizând o avere imensă de pe urma jafurilor. Deşi a adoptat modul de viaţă algerian (şi-a construit un fastuos palat în care chefuia cu paşalele, cu beii şi cu deii) se pare că nu şi-a părăsit vechea credinţă luterană, iar la Marsilia îl aştepta soţia lui, venită din Olanda cu cei doi copii ai lor. Danser hotărî să părăsească Algerul, care şi aşa devenise nesigur, căci premiile mari puse pe capul său în aproape toate ţările europene constituiau o tentaţie pentru mulţimea de aventurieri care populau Coastele Barbareşti. Pe de altă parte, Spania încheiase un armistiţiu cu Franţa şi recunoscuse independenţa Ţărilor de Jos, astfel încât Danser putea spera ca, în cele din urmă, să se poată din nou stabili în patrie.

Deocamdată însă, trebuia să găsească o ţară unde să fie primit temporar şi un mijloc ca să poată fugi cu imensa lui avere. După îndelungate negocieri, duse prin mijlocirea ducelui de Provence, obţinu aprobarea regelui Henric al IV-lea de a se stabili în Franţa. Faptul a produs uimire, deoarece între cele două sute patruzeci de nave jefuite de Simon Danser în ultimii trei ani se aflau şi câteva vase franceze – de altfel, la Paris şi la Marsilia, piratul olandez era cunoscut sub un nume care spune multe: „Capitaine Diable”. Dar, după cum vom vedea mai departe, Henric al IV-lea nutrea anumite planuri în legătură cu Simon Danser.

Despre fuga lui Danser din Alger există două versiuni. Prima pretinde că, atunci când patru nave de piraţi veniseră să vândă o încărcătură

(Algerul era o importantă piaţă de sclavi şi de mărfuri obţinute prin jaf), el s-a prefăcut că vrea s-o cumpere şi s-a suit pe bordul uneia dintre nave ca să plătească preţul convenit, având grijă să aleagă momentul când cea mai mare parte a echipajului turc se afla pe uscat. În timp ce negocierile erau în curs oamenii lui Danser îi eliberară pe sclavii creştini de la vâsle, îi înarmară şi în scurt timp maurii rămaşi pe cele patru nave fură ucişi, cu excepţia câtorva ofiţeri păstraţi ca ostatici. Apoi navele înălţară pânzele şi Capitaine Diable porni în larg, ajungând cu bine la Marsilia.

O altă versiune relatează că a salvat de la moarte zece călugări iezuiţi capturaţi pe un vas ce se îndrepta spre Etiopia, obţinându-i de la piratul Elie Reis (un renegat din Corsica) şi de la guvernatorul militar al portului, Soliman (un renegat francez din La Rochelle) sub pretextul că el, ca protestant olandez, vrea să răzbune crimele inchiziţiei catolice comise în Ţările de Jos. Pe călugări i-a transportat pe vasul său – împreună cu câteva zeci de lăzi de aur şi bijuterii reprezentând cea mai mare parte a averii sale – după care le-a spus că-i va salva dacă vor interveni în favoarea lui, şi că pe deasupra va face o donaţie generoasă ordinului monahal. Câteva zile mai târziu, piratul-protestant Danser acosta la Marsilia sub protecţie iezuită.

Totuşi, Danser a fost întâmpinat cu ostilitate la Marsilia şi nu îndrăznea să iasă pe străzi decât escortat de o gardă personală înarmată până-n dinţi; mulţi dintre negustorii marsiliezi fuseseră

jefuiţi de el, şi acum pretindeau daune. Dar Henric al IV-lea avea să-l salveze iar, chemându-l la Paris, unde îl anunţă că-i va încredinţa un post de comandă la… asediul Tunisului. Şi iată-l pe Capitaine Diable în faţa portului La Goletta, pe care-l cunoştea bine şi unde avea chiar prieteni. Atacul a reuşit pe deplin, galerele piraţilor au fost incendiate şi patru sute cincizeci de tunuri, precum şi o pradă cifrându-se la enorma sumă de patru sute de mii de coroane-aur au luat drumul Franţei.

Piraţii tunisieni nu vor întârzia să-şi ia revanşa. În 1616, Simon Danser porneşte cu nava comercială „Meermin” („Fiica mării”) din Amsterdam (între timp obţinuse graţierea şi în Olanda) spre Veneţia; ca împuternicit al regelui Franţei, nu se sfieşte să facă o escală la… Tunis, unde trebuia să negocieze înapoierea unor nave franceze capturate între timp de piraţii beiului de aici. A fost ultima imprudenţă (şi ultima călătorie) a faimosului Capitaine Diable. Căci iată ce ne relatează scriitorul şi călătorul William Lithgow, care pretinde (şi n-avem niciun motiv să ne îndoim că n-ar fi aşa) că a fost martor ocular al celor mai multe dintre întâmplările relatate de el (în *Rare Adventures and painfull Peregrinations,* London, 1632 – „Aventuri neobişnuite şi călătorii anevoioase” – care cuprind, de altfel, şi mărturii interesante cu privire la alţi doi piraţi, anume John Ward şi Francisc Verney):

„Pe când mă aflam aici de vreo cinci săptămâni, am avut norocul să văd sosind, în 16

februarie 1616, o navă olandeză. „Meermin” din Amsterdam, care venea de la Tetuan şi era în drum spre Veneţia. Pe bordul acestui vas se găsea un căpitan, pe nume Danser, care fusese un pirat faimos altă dată, un straşnic căpitan de mare şi un foarte vechi duşman al maurilor. Era trimis în calitate de ambasador de către regele Franţei, spre a lua în primire douăzeci şi două de nave franceze care fuseseră capturate şi urmau să fie restituite. Aceasta a fost o stratagemă a paşei spre a-l atrage pe Danser aici, în oraş, deşi acesta din urmă se retrăsese din activitate şi se căsătorise la Marsilia. Căpitanul venise în port însoţit de doi francezi, care au coborât să-l salute pe paşă. Li s-a făcut o primire prietenească şi, în ziua următoare, paşa cu o suită de doisprezece demnitari de-ai săi, s-a dus pe bord să întoarcă vizita. Danser a considerat ca pe o deosebită onoare faptul că însuşi paşa a venit să-l viziteze; în consecinţă, l-a primit cu toate onorurile cuvenite, cu sunete de trompetă și cu salve de tun, şi nimeni nu putea fi mai prietenos decât ipocritul paşă și decât piratul plin de recunoştinţă, care recepţionase navele aşa cum îi fuseseră date în primire chiar în acea dimineaţă, complet echipate şi fără vreo lipsă. După ce-au băut mai mult decât puteau suporta, paşa l-a invitat pe Danser să-l viziteze a doua zi dimineaţă, în fort, invitaţie pe care nefericitul Danser o acceptă. La ora cuvenită, acesta coborî pe chei, însoţit de doisprezece domni francezi şi, când s-a apropiat de castel, a fost întâmpinat de doi turci. Trecuseră cu toţii puntea, dar când au

pătruns după poartă, uşile s-au închis de îndată ce Danser s-a aflat înăuntru, însoţitorii lui rămânând afară.

Danser a fost condus înaintea paşei şi acuzat că a capturat numeroase nave, mărfuri preţioase şi alte bogăţii de la mauri pe care i-a măcelărit fără nicio cruţare. Apoi i s-a tăiat capul pe loc şi corpul lui a fost azvârlit în şanţul fortului. Acestea fiind îndeplinite, toate tunurile de pe coastă au început să tragă cu ordinul de a scufunda nava lui Danser, care a putut să se salveze, însă cu foarte mare greutate, tăindu-i-se otgoanele care o legau de ţărm.

Cât priveşte pe domnii francezi care se aflau pe uscat, ei au fost invitaţi în mod curtenitor să se urce pe navele ce le fuseseră date în primire şi cu care au făcut, în deplină siguranţă, călătoria până la Marsilia".

Fără îndoială că acel paşă care a poruncit ca lui Danser să i se taie capul a comis o mare nedreptate faţă de Alger şi faţă de întregul Islam, fiindcă niciun renegat creştin n-a adus servicii atât de mari flotelor musulmane ca fostul marinar din Dordrecht, care i-a învăţat pe constructorii navali de pe Coastele Barbareşti să îmbunătăţească armătura şi velatura vaselor. Rezultatele n-au întârziat să se arate: piraţii mauri se avântau mai des în Atlantic (regiune care până atunci părea rezervată corsarilor englezi şi francezi), iar loviturile lor deveneau mai îndrăzneţe.

În anul executării lui Simon Danser, 1616, ambasadorul Angliei în Spania, sir Francis

Cottington, scria într-o scrisoare către ducele de Buckingham (citată de Ph. Gosse): „Puterea şi îndrăzneala piraţilor barbareşti au crescut actualmente în asemenea măsură, atât pe ocean cât şi în Mediterana, încât nu-mi amintesc de vreun lucru care să fi produs mai multă consternare şi amărăciune aici, la curte, decât ştirile zilnice în legătură cu aceasta. Flota lor se compune din patruzeci de vase cu pânze, având de la două sute la patru sute de tone fiecare; nava-amiral are cinci sute de tone. Ele sunt împărţite în două escadre, una de optsprezece vase staţionând în largul oraşului Malaga, cealaltă în preajma capului Santa Maria care se găseşte între Lisabona şi Sevilla. Escadra care se găsea lângă strâmtoare a pătruns în rada portului Mostil din provincia Malaga, de unde ţine sub foc de artilerie portul şi castelul, şi fără îndoială că ar fi cucerit oraşul dacă Granada n-ar fi trimis o armată în ajutor; cu toate acestea au capturat mai multe nave, între care trei sau patru originare de pe coasta de vest a Angliei. Au silit două nave mari englezeşti să fugă spre coastă, cam la patru leghe de Malaga, şi, după ce au debarcat şi ei, le-au incendiat, şi de atunci au rămas în largul portului Malaga, abordând toate corăbiile şi împiedicând orice comerţ în această regiune a Spaniei”.

Este perioada când consulii Angliei la Alger nu conteneau să scrie guvernului lor, cerând ajutoare spre a îmbunătăţi soarta captivilor. Într-o asemenea scrisoare din 1631, consulul scria direct

regelui Carol I Stuart că, dacă preţul de răscumpărare nu era imediat trimis, numărul sclavilor englezi la Alger se va ridica la o mie, şi încheia astfel: „Piraţii spun că dacă nu vă grăbiţi, vor veni până în Anglia, smulgând oamenii din paturile lor, aşa cum au obiceiul să facă în Spania”.

Nu era o simplă ameninţare: scurtă vreme după aceea, o corabie de piraţi mauri a fost capturată pe fluviul Tamisa, iar lumina farului de la Lizard a fost stinsă ca să nu îndrume pe piraţi.

Sub un alt faimos reis, pe nume Murad (de fapt Jan Jansz din Harlem, aşadar un compatriot al lui Danser), piraţii barbareşti au efectuat cea mai lungă călătorie din decursul celor aproape o mie de ani ai existenţei lor, ajungând până în Islanda.

12.

„REPUBLICA PIRAŢILOR” DIN SALEH

Jansz, ca mulţi alţi marinari olandezi din acea vreme, a început prin a fi corsar, atacând numai navele spaniolilor, care ocupaseră Ţările de Jos instituind aici un regim de teroare. Dar tânărul din Haarlem nu era plămădit din aluatul eroilor luptei pentru independenţă ce se înrolaseră sub flamura lui Wilhelm de Orania şi când primeşte propunerea unui faimos pirat din Alger, pe nume Soliman Reis, se angajează ca secund pe vasul acestuia. După moartea lui Soliman, în 1614, Jan Jansz preia comanda navei şi, pornind de pe

Coastele Barbareşti, atacă toate corăbiile creştine, fără deosebire (inclusiv pe cele olandeze). Când angaja lupta cu un vas spaniol, înălţa pavilionul reprezentând un leu de aur – stema ducelui de Orania – iar când aborda alte nave o făcea sub flamura purpurie a piraţilor barbareşti.

Curând Jan Jansz se instalează în portul Saleh, care avea o poziţie admirabilă pe coasta Atlanticului, lângă Rabat, la cincizeci de mile de Gibraltar, aşadar în apropierea rutei obişnuite a navelor ce veneau din Indiile Orientale şi Indiile Occidentale. Saleh era supus autorităţii Sultanului din Maroc, dar nu multă vreme după sosirea lui Jansz s-a declarat independent – un fel de „republică a piraţilor” condusă de un consiliu de patruzeci de căpitani, având în frunte un preşedinte care purta titlul de „amiral”. Primul „amiral de Saleh” a fost chiar Jansz care, spre a-şi arăta ataşamentul faţă de noua sa patrie, a trecut la islamism, s-a căsătorit cu o maură (deşi la Haarlem mai avea o nevastă şi mai mulţi copii) şi şi-a luat numele de Murad Reis. Vice-amiralul, un compatriot al său pe nume Mathy van Bostel-Osterlinck, a urmat pilda şefului său, trecând la islamism şi căsătorindu-se cu o tânără de paisprezece ani – cu toate că şi el avea nevastă şi copil la Amsterdam. În sfârşit, printre alţi căpitani ai lui Jansz se afla şi un fiu al lui Simon Danser, care moştenise câteva dintre cele mai caracteristice virtuţi piratereşti ale tatălui său.

În scurtă vreme, Murad Reis a devenit unul dintre cei mai bogaţi oameni din vremea lui. Pirat

în adevăratul înţeles al cuvântului, nu se mulţumea cu veniturile asigurate de funcţia sa, ci adesea pornea pe mare; într-una dintre aceste expediţii, în Canalul Mânecii, rămas fără provizii, a fost nevoit să se oprească la Veere, în Olanda. Era o escală plină de riscuri, dar amiralul de Saleh era de drept supusul sultanului din Maroc care se afla în relaţii diplomatice cu noul stat olandez… Se pare că printre primii vizitatori pe bord s-au aflat doamna Jansz şi copiii ei, care n-au vrut să ştie cine este Murad Reis, ci l-au rugat pe soţul şi tatăl lor să renunţe la viaţa aventuroasă şi să se întoarcă acasă. La fel au procedat şi rudele oamenilor din echipaj, care au arătat că sunt obiectul unor manifestări de ostilitate din partea concetăţenilor, că li se strigă pe stradă că sunt tâlhari şi renegaţi.

Dar Jan Jansz-Murad nu era omul care pentru atâta lucru să renunţe la viaţa lui aventuroasă; nu numai că nu şi-a părăsit nava, dar a mai angajat sumedenie de aventurieri de tot felul, care s-au strecurat noaptea pe bord în ciuda ordinelor severe ale magistraţilor locali, astfel că amiralul de Saleh părăsi Veere cu mai mulţi oameni ca la sosire.

Câţiva ani mai târziu, navigând din nou în apele olandeze, Murad Reis era cât pe ce s-o păţească: întâlnind o navă de mare tonaj, care naviga sub pavilion olandez, s-a apropiat cu gândul s-o abordeze; dar iată că pe catarg, în locul pavilionului cu culorile olandeze, apare cel spaniol, iar puntea se umple cu soldaţi ai

maiestăţii sale catolice. După o luptă înverşunată în care au avut numeroşi morţi şi răniţi, piraţii abia reuşesc să scape, refugiindu-se în portul Amsterdam, unde Jansz cere autorităţilor asistenţă pentru răniţi, cerere care-i este refuzată categoric.

Cea mai spectaculoasă performanţă a amiralului de Saleh este jefuirea coastelor Islandei – cea mai îndepărtată expediţie întreprinsă vreodată de un pirat pornit de pe Coastele Barbareşti. Încă din 1627 angajase ca pilot un danez care pretindea că mai fusese în Islanda şi cunoştea drumul. Despre îndepărtata ţară nordică Jansz auzise de la negustori, piraţi şi tot felul de aventurieri – îndeosebi danezi şi englezi – că ar fi o ţară de basm, cu fântâni arteziene fierbinţi şi mult aur. Porni, aşadar, cu trei nave în această expediţie care, pentru acea vreme şi mijloacele de care dispunea amiralul de Saleh, era de o cutezanţă extraordinară. Ajunseră cu bine, dar profitul s-a dovedit a fi cu totul neînsemnat faţă de riscuri. Au găsit, ce-i drept, izvoarele fierbinţi, dar la Reykjavík, pe care l-au trecut prin foc şi sabie, nici urmă de aur, doar peşte sărat şi piei de animale. Pentru a nu se întoarce „în pagubă”, au luat câteva sute de sclavi islandezi, pe care i-au vândut la Alger.

De altfel, Jansz a renunţat curând la Saleh, instalându-şi cartierul general la Alger. Puţină vreme după întoarcerea din Islanda, vasul său a fost capturat, în cursul unei expediţii de către vajnicii vânători de piraţi care erau cavalerii de

Malta. Cum a reuşit să scape din captivitate nu se ştie, dar fapt este că un document din 1640 îl menţionează din nou la Saleh, în slujba sultanului din Maroc. În acel an, la 30 decembrie, o navă olandeză intra în Saleh având la bord pe noul consul olandez, care era însoţit de… fiica lui Jansz, pe nume Lijsbeth, despre care documentul ne spune că era blondă şi nespus de frumoasă.

Întâlnirea dintre tată şi fiică a fost emoţionantă şi s-a desfăşurat după regulile fastului oriental: Jansz-Murad era aşezat pe un covor preţios, printre perne de mătase, înconjurat de sfetnici şi sclavi, ceea ce nu l-a împiedicat să izbucnească în plâns când şi-a revăzut fiica după atâţia ani. Despărţirea dintre Lijsbeth şi piratul cel sentimental s-a făcut de asemenea cu un ceremonial aproape regesc. Fata a locuit câteva luni la castelul pe care tatăl ei îl avea la Maladia, după care s-a întors în patrie, intrând pentru restul vieţii ei într-o mănăstire de călugăriţe, unde a avut vreme suficientă să mediteze asupra călătoriei ei în lumea de basm a Orientului.

Cum a murit Jansz nu se ştie; se pare că, întocmai ca vestitul său predecesor Chaireddin, a trecut de nouăzeci de ani. Totuşi, într-o biografie a lui, scrisă de învăţătorul Oostzaan, se spune că „a avut un sfârşit foarte greu”.

Saleh este astăzi o modestă aşezare de pescari. Din pricina nisipului adus de reflux, portul nu este utilizabil pentru vasele comerciale cu pescaj mai mare, care se îndreaptă acum către portul marocan apropiat Agadîr. Nimic nu mai

aminteşte aici de „republica piraţilor”, formaţie efemeră, sortită eşecului; totuşi, dacă ea a constituit prima experienţă de acest fel, n-a fost şi unică: ea se va repeta, mai târziu, pe Insula Broaştei Ţestoase din Marea Caraibilor, precum şi în Madagascar, în primii ani ai veacului următor.

13.

DOUĂ DOCUMENTE: RELATĂRILE LUI WILLIAM OKELEY ŞI THOMAS LURTING

Una dintre prăzile cele mai căutate de piraţii barbareşti erau, după cum arătam, sclavii. La Alger, Tunis şi Tripolis fiinţau asociaţii de negustori care finanţau expediţiile piratereşti, recuperându-şi apoi capitalul şi obţinând însemnate beneficii din vânzarea sclavilor capturaţi în cursul acestor expediţii. Printre puţinele cifre existente vom menţiona una: în 1634, numai la Alger se aflau 25.000 sclavi creştini, la care trebuie adăugaţi cei vânduţi în alte oraşe, precum şi alţi opt mii de creştini trecuţi la islamism şi bucurându-se de un tratament preferenţial. (Datele sunt extrase dintr-o lucrare foarte documentată: Pere F. Dan – *Histoire de la Barbarie et de ses Corsaires,* Paris, 1637, unde găsim şi date interesante cu privire la Jan Jansz; preotul F. Dan a fost membru al societăţii „Sfânta Treime”, organizaţie având ca scop răscumpărarea sclavilor căzuţi în captivitatea piraţilor barbareşti.).

Sclavii cei mai căutaţi erau medicii şi meşteşugarii, care erau trataţi cu respect. De asemenea, cei care consimţeau să se convertească erau, ce-i drept, afurisiţi de fraţii lor creştini, în schimb se bucurau de o oarecare libertate; dintre aceştia din urmă, unii au ajuns să ocupe posturi importante în administraţie, iar alţii, marinari de meserie, completau echipajele navelor piratereşti. Sclavele tinere erau vândute haremurilor, cele în vârstă erau puse la treburi domestice.

Captivii lipsiţi de o calificare trebuiau să presteze o muncă grea, istovitoare. În porturile de pe Coastele Barbareşti se puteau vedea şiruri de sclavi creştini săpând, tăind piatră, clădind case şi forturi, amenajând rada portului. Dar cea mai grea muncă era vâslitul la galere, unde sclavii erau puşi în lanţuri, fiecare lângă o vâslă, primind drept hrană de obicei câţiva pesmeţi uscaţi, iar ca băutură apă amestecată cu oţet şi cu câteva picături de untdelemn; cu aceste alimente trebuiau să depună un efort fizic adesea superior posibilităţilor umane. Între cele două şiruri de vâslaşi se afla un culoar pe care se plimbau doi vătafi cu bice în mână, cu care îi plesneau peste spinările goale pe cei care din pricina oboselii nu respectau ritmul vâslitului.

Iată cum descrie un anume Jean Marteille, originar din Bergerac – care în 1707 a fost înlănţuit pe o asemenea navă – munca istovitoare a sclavului de galeră:

„Închipuiţi-vă şase oameni înlănţuiţi de o bancă, goi cum s-au născut, cu un picior sprijinit

de o treaptă, cu celălalt de banca din faţa lor, ţinând o vâslă imensă, lungă de cincisprezece picioare, aplecându-se înainte spre proră, cu braţele complet întinse, spre a trece peste spatele vâslaşilor de pe banca din faţă, care se apleacă la fel, apoi, ridicând mânerul vâslei, astfel ca partea ei lată să intre în apă, îşi trag trupurile înapoi în scârţâitul băncii. Vâslaşul de pe galere face munca aceasta vreme de zece, uneori douăzeci ceasuri în şir, fără o clipă de odihnă. În asemenea cazuri, vătaful sau un alt marinar îndeasă o bucată de pâine muiată în vin în gura sărmanilor vâslaşi pentru a-i împiedica să leşine, apoi căpitanul urlă ordinul să se dubleze loviturile de bici. Când un sclav se prăbuşeşte fără cunoştinţă peste vâsla lui, ceea ce se întâmplă destul de des, este biciuit până vătaful socoteşte că nu mai are viaţă în el, după care este aruncat în mare fără niciun fel de ceremonie”.

Se cuvine să menţionăm că în acest tratament aplicat vâslaşilor, galerele piraţilor barbareşti nu făceau excepţie: pe galerele spaniole sau franceze, musulmanii luaţi prizonieri, precum şi creştinii condamnaţi de tribunale pentru diferite crime, erau supuşi aceluiaşi tratament în acele vremuri pline de cruzime. Documentele nu lipsesc nici în această privinţă; astfel, în arhiva unei organizaţii pentru răscumpărarea prizonierilor căzuţi în captivitate algeriană se află o scrisoare a cleiului de Alger relatând povestea unui maur care, înlănţuit pe o galeră spaniolă, şi-a tăiat mâna stângă deasupra

pumnului, ca să scape de vâslă; atunci, căpitanul navei a poruncit să fie din nou înlănţuit cu un dispozitiv prins de încheietura mâinii, de asemenea să fie tratat cu o „atenţie specială” de către vătaful cu biciul. Deiul de Alger îşi încheie scrisoarea informându-i pe spanioli că nu va încuviinţa schimbul vreunui prizonier până ce vâslaşul ciung nu va fi eliberat.

În sfârşit, iată două interesante relatări ale unor prizonieri întorşi din captivitatea algeriană – interesante nu numai prin datele pe care le aduc cu privire la condiţiile sclaviei pe la jumătatea veacului al şaptesprezecelea, ci şi prin întâmplările extraordinare ai căror eroi au fost naratorii şi care dovedesc din nou că realitatea întrece adesea cea mai fecundă imaginaţie. Prima relatare este conţinută într-o broşură (W. Okeley: *Ebenezer, or a small Monument of Great Mercy,* London, 1675 – „Ebenezer, sau un mic monument al marei îndurări”). Scrisă cu vreo treizeci de ani înaintea apariţiei, acest mic volum, cu un titlu atât de neobişnuit, are o prefaţă care începe cu cuvintele: „Acest autor n-a fost niciodată tipărit… şi nici nu va fi vreodată” – ceea ce, după cum vedem, nu s-a adeverit.

William Okeley a pornit în iunie 1638 cu vasul „Mary of London” spre Antile. Vasul, înarmat cu şase tunuri, avea un echipaj de şaizeci de oameni şi călătorea cu alte două corăbii spre a fi mai apărat de un eventual atac al piraţilor. După câteva zile vasele s-au întâlnit cu nave algeriene înarmate, care le-au abordat. După o scurtă luptă,

în care englezii au pierdut şase oameni, cele trei vase au fost capturate.

La Alger, prizonierii au fost duşi la târgul de sclavi, unde cei mai bine cotaţi erau tinerii pe care negustorii îi recunoşteau după dinţii sănătoşi şi muşchii braţelor; de asemenea, erau examinate mâinile – cei cu palme mari şi bătătorite erau consideraţi buni pentru lucrările de construcţii, iar cei cu mâinile fine erau plătiţi la preţuri mai mari, deoarece era probabil că, fiind bogaţi, vor fi răscumpăraţi de rudele lor cu sume importante.

Okeley, care avea cunoştinţe în meseria de fierar, a fost cumpărat de căpitanul unei nave, cu care a luat parte şi la o expediţie piraterească. La înapoiere stăpânul l-a scos din slujbă, spunându-i să-şi caute de lucru în altă parte şi să-i plătească lui o anumită sumă lunar. Până la urmă stăpânul lui Okeley, care nu prea avea succes în expediţiile sale piratereşti, a fost silit să-şi vândă averea pentru a-şi putea plăti datoriile; Okeley a fost cumpărat de un „domn bătrân cu aerul grav”, care şi-a tratat sclavul cu bunătate; autorul broşurii ne spune că pentru prima oară de la sosirea în Alger s-a simţit fericit.

Totuşi, în ciuda bunătăţii stăpânului său, Okeley începu să întocmească planuri de evadare; remuşcările le-a înlăturat deoarece, după cum ne spune: „Dreptul stăpânului de sclavi este viciat la bază, omul este o făptură prea nobilă spre a fi obiectul încheierii unui târg şi a fi vândut şi niciodată nu mi-a fost cerut consimţământul la vreuna dintre tranzacţiile lor”. Cu conştiinţa astfel

împăcată, Okeley a început să elaboreze planul de evadare, în asociaţie cu alţi captivi. Au început să construiască în taină o barcă, folosind o pivniţă părăsită. Apoi, fragmentele bărcii au fost duse la ţărm de un sclav a cărui slujbă era să spele rufele la mare. Astfel, ascunse în rufele murdare au fost transportate părţile componente ale bărcii, confecţionate din pânză gudronată.

Într-o noapte întunecoasă, cei şapte englezi care se pregăteau să evadeze s-au adunat la ţărm, au încheiat barca şi au pus-o pe apă. Dar când s-au urcat în ea, au constatat că nu-i ţinea pe toţi, ci cel mult cinci oameni, astfel că dor au trebuit să renunţe. Ceilalţi cinci au pornit la drum, vâslind voiniceşte, dar când s-a luminat de zi, îşi dădură seama că mai pot fi zăriţi de pe navele ancorate în port; din fericire n-au fost văzuţi şi au vâslit cu rândul timp de trei zile şi trei nopţi. În a patra zi, o zi de iulie foarte călduroasă, li s-au terminat pâinea şi apa de băut. Tocmai când erau la sfârşitul puterilor, au reuşit să prindă o broască ţestoasă care plutea adormită; şi-au astâmpărat setea bându-i sângele şi foamea mâncându-i carnea.

În sfârşit, în a şasea zi au zărit pământul, iar în cea următoare au ajuns, istoviţi, la ţărmul insulei Majorca unde au fost bine primiţi de localnici. Pe bordul unei galere spaniole au plecat la Cadix, de unde o navă englezească i-a dus în patrie, în septembrie 1644, după numeroşi ani de pribegie.

O altă relatare, nu mai puţin interesantă,

este cea apărută în 1707 (Thomas Lurting. *The Fighting Sailor Turned Peaceable Christian* – „Marinarul războinic convertit în creştin paşnic”). Ea descrie aventurile echipajului unei nave de quakeri – membri ai sectei aşa-zise a „Tremurătorilor”, oameni foarte credincioşi, care refuză să pună mâna pe arme şi să presteze serviciul militar, în august 1663, corabia quakerilor a pornit din Veneţia spre Anglia, bineînţeles fără a avea vreo armă pe bord. În largul insulei Majorca, nava a fost capturată de piraţi algerieni; opt mauri au fost îmbarcaţi la bordul ei spre a o duce, împreună cu captivii, la Alger. Quakerii, conform principiilor lor, i-au primit pe mauri ca pe nişte prieteni; acest lucru a stârnit uimirea piraţilor care s-au purtat şi ei bine cu captivii, evitând violenţele inutile. Ba, mai mult, încântaţi că au găsit un echipaj atât de blând, piraţii s-au retras în sala de mese a navei, lăsând pe seama marinarilor englezi treburile legate de navigaţie.

Este momentul când Lurting concepe planul de fugă, pe care-l expune tovarăşilor să-i Aceştia se arată entuziasmaţi, ba unul dintre ei, uitând de preceptele quakerilor, a exclamat: „Mă duc să omor vreo doi!”. Dar Lurting s-a supărat şi i-a ameninţat că dacă mai pomenesc de vărsare de sânge, îi va anunţa pe mauri. Planul a fost pus în aplicare şi curând piraţii erau legaţi cobză şi englezii din nou stăpâni pe nava lor.

Discuţia care a urmat destul de amuzantă; Lurting le-a arătat celorlalţi că datoria lor de buni

creştini şi de quakeri era să-i elibereze pe mauri. Unii au propus să fie debarcaţi la Majorca, dar Lurting a refuzat, căci în cazul acesta, spaniolii i-ar fi luat captivi şi i-ar fi vândut ca sclavi. Hotărârâră deci ca piraţii să fie duşi pe… Coastele Barbareşti. Zis şi făcut: ajunşi aproape de ţărmul algerian, şeful piraţilor a fost coborât într-o barcă, având câte unul dintre tovarăşii lui în părţi; pe genunchii lor au fost aşezaţi alţi trei şi în faţă ceilalţi doi – astfel că nici nu puteau mişca. Un marinar englez a trecut la vâsle, altul înarmat cu o… sapă a fost pus să-i păzească pe mauri, iar Lurting trecu la cârmă.

La ţărm, prizonierii au fost debarcaţi, iar quakerii le-au azvârlit armele şi câte o bucată de pâine. Pe urmă barca s-a întors la navă, după care un vânt favorabil i-a dus pe englezi până la Gibraltar şi mai departe în patrie.

Vestea aventurii lor s-a răspândit ca fulgerul şi numeroşi oameni au venit să audă chiar din gura lor cum au fost prinşi şi cum au scăpat din mâna piraţilor fără să fi folosit vreo armă. Se zice că însuşi regele Charles şi fratele său, ducele de York, au venit la Greenwich să stea de vorbă cu Lurting; regele l-ar fi întrebat despre vasele de război engleze din Mediterană, la care Lurting ar fi răspuns calm: „N-am văzut niciunul” – răspuns care l-a cam încurcat pe monarhul atât de mândru de flota lui.

14.

4 IULIE 1830: CĂDEREA ALGERULUI

Deşi n-au mai dat figuri proeminente de conducători, cum au fost fraţii Barbarossa, piraţii barbareşti au continuat să bântuie în Mediterana în tot decursul veacurilor al XVII-lea şi al XVIII-lea. În anumite perioade, comerţul era complet anihilat şi foametea se făcea simţită în oraşele de coastă. Este în afară de orice îndoială că puterile europene ar fi putut pune capăt acestei situaţii, deoarece Imperiul otoman, secătuit de războaie, nu mai era destul de puternic ca să-şi apere posesiunile de pe Coastele Barbareşti. Dar unele state europene preferau să se alieze cu piraţii în lupta lor împotriva altor state, de asemenea republicile mai mici, de pildă Veneţia sau Genova, preferau să plătească tribut piraţilor spre a-şi feri navele de jefuire şi a-şi ocroti comerţul care pentru ele era unica sursă de venituri. Din când în când se organizau expediţii de represalii, Algerul sau Tunisul erau bombardate de pe mare şi se încheia un tratat de pace – dar scurtă vreme după aceea expediţiile piratereşti reîncepeau, iar la reproşurile ambasadorilor statelor lezate cleiul Algerului răspundea, ridicând din umeri, că abordajul respectiv este iniţiativa personală a cutărui sau cutărui căpitan de piraţi…

Piraţii barbareşti au avut adversari redutabili mai ales în amiralii englezi; Anglia devenise o

mare putere maritimă şi nu putea îngădui ca legăturile ei cu posesiunile orientale să fie periclitate, iar comerţul să devină nesigur. În 1655, Oliver Cromwell refuză orice compromis cu piraţii barbareşti şi trimite o escadră sub comanda amiralului Robert Blake care pătrunde în Alger, incendiază navele piraţilor şi eliberează sclavii originari din Anglia, Scoţia şi Irlanda. Victoria, care a avut ecouri largi în toate capitalele europene, a fost sărbătorită cu mare fast la Londra. Dar câţiva ani mai târziu s-a ivit necesitatea organizării unei noi expediţii, şi sir Edward Spragg, urmând pilda lui Blake, incendiază flota algeriană în portul Bougie (1671); drept urmare, populaţia oraşului s-a răsculat şi l-a asasinat pe agă, apoi – după obiceiul vremii şi al locului – răsculaţii au adus pe o tipsie capul retezat al agăi în semn că vor pace, depunându-l la picioarele amiralului englez. Dar nici efectele acestei expediţii n-au durat decât cinci ani, după care a trebuit să fie trimis sir John Narbrough care, mai paşnic decât predecesorii săi Blake şi Spragg, a preferat să plătească şase mii de piaştri de argint, cu care a obţinut, ce-i drept, acelaşi rezultat: eliberarea prizonierilor. Şase ani mai târziu, neînţelegându-se la preţ cu beiul din Tripolis, acelaşi Narbrough incendiază toate corăbiile piratereşti aflate în port.

Expediţiile de pedepsire organizate de englezi, foarte spectaculoase, n-au dat decât rezultate temporare. În ultimul pătrar al veacului, o altă putere europeană, Franţa, va începe să-i

combată cu înverşunare pe piraţii barbareşti, prin expediţii organizate sub comanda amiralului Abraham Duquesne, originar din Dieppe. Duquesne bombardează Tripolisul (1681), apoi Algerul (1682) – expediţii în care brutalitatea şi cruzimea n-au lipsit de ambele părţi. Escadra franceză a trimis şase mii de proiectile asupra Algerului, omorând opt mii de oameni; populaţia s-a răsculat şi l-a ucis pe dei alegând în locul lui pe Hagi Hassan, un reis deosebit de feroce, poreclit mezzo-morto („pe jumătate mort”) din pricina feţei lui livide.

Prima măsură a noului dei a fost să trimită un mesaj amiralului Duquesne anunţându-l că, dacă nu încetează imediat bombardamentul, va lega înaintea gurilor de tun algeriene câte un francez, după care va slobozi Ghiulelele. Cum Duquesne a continuat bombardamentul, Hassan a legat o primă victimă în faţa ţevii unui tun, pe preotul Jean Le Vacher, un bătrân care-şi dedicase treizeci de ani de viaţă pentru a uşura soarta prizonierilor. Soarta înfiorătoare a bătrânului nu l-a impresionat pe Duquesne, care nu şi-a retras flota decât când a terminat muniţiile; între timp, alţi douăzeci de francezi, printre care şi consulul Franţei la Alger, au fost sfârtecaţi de ghiulele la gurile tunurilor. (în Muzeul Marinei din Paris este expus tunul „la Consulaire”, capturat de la algerieni, având alături un panou cu explicaţia că este tunul cu care consulul a fost „lansat” spre vasul-amiral al lui Duquesne). Câţiva ani mai târziu, alţi patruzeci şi opt de francezi au avut

aceeaşi soartă îngrozitoare, cu prilejul unui nou asediu al flotei franceze asupra Algerului.

Piraţi algerieni executând pe consulul Franţei.

Până la urmă, Franţa s-a dovedit tot atât de neputincioasă ca (înaintea ei) Anglia şi Spania în ce priveşte combaterea activităţii piraţilor barbareşti, care au continuat să bântuie în Mediterana apuseană până în primii ani ai veacului trecut. În 1798, Mr. Eaton, consulul Statelor Unite ale Americii la Tunis (S.U.A. Plăteau şi ele tribut algerienilor…) scria guvernului său: „Cum este oare cu putinţă ca această brută încoronată (este vorba de cleiul Algerului – H. M) să aibă ca tributari şapte regi ai Europei, două republici şi un continent, când toată forţa lui navală nu echivalează nici măcar cu două escadre de vase de linie?” Şi totuşi, în anul următor (1800), tributul plătit de S.U.A. Se ridica la cincizeci de mii de dolari, douăzeci şi opt de

tunuri, zece mii de ghiulele, precum şi alte dări (frânghii, praf de puşcă etc.). Iar guvernatorul din Tripolis, gelos pe faptul că cleiul Algerului şi beiul Tunisului primeau tribut iar el nu, s-a simţit lezat, a coborât pavilionul de pe consulatul american şi… a declarat război S.U.A. (14 mai 1801).

Tânărul stat american a primit provocarea şi, în 1803, comandorul Edward Preble a pornit în fruntea unei escadre, blocând portul Tripolis. Cu prilejul unei lupte navale câştigate de inamic, căpitanul Bainbridge, de pe vasul „Philadelphia” a fost nevoit să se predea, după ce a găurit vasul scufundându-l. Piraţii i-au jefuit pe ofiţeri şi pe marinari, apoi i-au dus pe uscat, băgându-i în temniţă. Mai târziu, au reuşit să scoată la suprafaţă vasul „Philadelphia”, reparându-l şi pregătindu-l de luptă.

Comandorul Preble era acum preocupat de a distruge în primul rând „Philadelphia”, vasul capturat de piraţi. Pentru aceasta l-a ales pe tânărul locotenent Stephen Decatur, căruia i-a încredinţat comanda unui vas de tonaj redus – „Intreprid”. Ajuns în faţa portului Tripolis către seară, Decatur hotărî să atace chiar în acea noapte vasul „Philadelphia”, ancorat la o depărtare de o milă, sub zidurile fortăreţei. Când „Intreprid” s-a apropiat, marinarul de cart de pe „Philadelphia” a făcut somaţiile obişnuite; pilotul sicilian al lui Decatur răspunse că li s-a rupt ancora şi-i rugă pe mauri să le arunce un otgon; înşelaţi de aspectul marinarilor de pe „Intrepid” îmbrăcaţi ca mateloţii maltezi, piraţii au dat

urmare rugăminţii. În timp ce vasul lor era amarat, marinarii americani săriră pe puntea „Philadelphiei”; a urmat o luptă înverşunată în care oamenii lui Decatur obţinură o victorie categorică, suferind doar pierderi neînsemnate. Apoi, lucrurile se desfăşurară după planul stabilit: fură provocate incendii în punctele nevralgice ale vasului şi, în timp ce flăcările se ridicau spre cer, marinarii americani se întoarseră pe „Intreprid”, puseră mâna pe vâsle şi începură să tragă cu nădejde. Unul dintre ofiţeri, Charles Morris, descrie astfel scena:

„Până atunci, navele şi bateriile inamice tăcuseră… dar când echipajul vasului nostru a izbucnit în urale pentru a sărbători victoria a primit drept răspuns un tir general al tunurilor inamice. Confuzia care domnea a împiedicat probabil să se poată regla tirul, astfel că, deşi am stat sub foc vreme de o jumătate de oră, numai vela superioară a catargului mare a fost sfâşiată de o ghiulea… Aspectul navei („Philadelphia” – H.M.) era într-adevăr măreţ. Flăcările din lăuntru luminau ferestruicile şi înălţându-se în lungul velaturii şi catargelor, formau coloane de foc… zidurile oraşului şi bateriile lui, punţile şi velatura navelor ancorate în port, iluminate feeric şi influenţate de focul artileriei, completau tabloul alcătuind un fundal potrivit. Favorizaţi de o briză uşoară, am ieşit curând din bătaia tunurilor”.

Abia în anul următor, comandantul Preble, după cinci atacuri succesive, cucereşte Tripolisul, obligându-i pe piraţi să semneze un tratat care, ca

toate tratatele de acest fel, a fost repede dat uitării. Americanii erau acum departe, iar Europa, ne spune un cronicar, „continua să discute, să amenințe și să… plătească”. Era perioada războaielor napoleoniene și puterile europene aveau alte preocupări. Dar la un an după Waterloo (în 1816) s-a produs un eveniment care a indignat opinia publică europeană: ca urmare a unui ordin dat de cleiul Algerului, au fost arestați toți italienii (aflați sub protecția Angliei). O flotă britanică sub comanda lordului Exmouth, întărită cu o escadră olandeză comandată de vice-amiralul van Capellan, au pornit de îndată spre Alger. Aici, amiralul a cerut imediat eliberarea prizonierilor. Neprimind niciun răspuns, a ordonat începerea ostilităților.

A fost o bătălie cumplită, care a ținut până seara, când principalele baterii ale inamicului au fost reduse la tăcere și toate corăbiile algeriene aflate în port ardeau. Incendiul s-a întins la arsenal și pulberăriile au sărit în aer. Tratatul de pace semnat a doua zi prevedea, între alte, eliberarea a peste o mie șase sute de sclavi; o altă clauză: cleiul trebuia să… ceară scuze domnului Medonell, consulul englez, care fusese întemnițat și pus în lanțuri în celula condamnaților la moarte.

R. Lambert Playfair, cronicarul acestor evenimente, relatează (în *The Scourge of Christendom,* London, 1887, „Biciul creștinătății”) că populația orașului, socotind că cleiul pierduse favoarea lui Alah, a pătruns în palat, l-a sugrumat și a pus în locul lui pe un anume Ali Hogea

(„învăţătorul”, „Cărturarul”), care s-a dovedit însă mai crud şi mai viclean ca înaintaşul lui, în ciuda faptului că se socotea om foarte cult. Mr. Schaler, consulul american, povesteşte că „atunci când reprezentanţii diplomatici au făcut noului dei prima vizită oficială, au trecut pe lângă zeci de cadavre înainte de a ajunge la el, iar pe dei l-au găsit în splendide veşminte de mătase, cu o carte în mână, de parcă vizita lor l-ar fi tulburat de la studiile sale.

În răgazurile pe care i le îngăduiau treburile administrative şi studiul, noul dei era mare amator de femei europene. Acelaşi R.L. Playfair ne relatează o altă ispravă a lui Hogea: „O fată originară din Sardinia, Rosa Ponsombio, care tocmai se logodise, a fost ademenită sub un pretext oarecare, să vină într-o seară, împreună cu mama ei, la consulatul Franţei; la înapoiere a fost răpită de oamenii cleiului, care i-au aruncat un cearşaf peste cap şi au dus-o în serai. Sărmana fată a fost silită să-şi schimbe religia şi veşmintele, dar într-o zi a izbutit să arunce peste zid un bileţel adresat consulului britanic, informându-l despre situaţia ei nenorocită şi prevenindu-l, ca şi pe consulii Spaniei şi Olandei, să vegheze asupra fiicelor lor cărora le-a fost rezervată o soartă asemănătoare”. După moartea lui Ali Hogea s-a dovedit că Rosa Ponsombio nu exagerase, căci într-un fel de jurnal al cleiului s-au găsit însemnări de felul: „Fiica lui Medonell, drăguţă şi tânără, pentru haremul meu”; „Fata consulului spaniol, care este urâtă, să fie în slujba favoritei”; „Voi

pune să se taie capul consulului englez şi pe cel al consulului spaniol, şi-i voi ucide pe toţi ceilalţi consuli dacă vor cuteza să se plângă”.

Cât despre Rosa Ponsombio, în ciuda intervenţiilor consulilor şi a unor asociaţii pentru răscumpărarea sclavilor, a rămas în haremul lui Ali „Cărturarul” până ce acesta a murit de ciumă, în 1818. (Epidemia de ciumă care se abătuse asupra nordului Africii a fost răspândită apoi în toată Europa mai ales de navele piraţilor).

Traficul de sclavi a mai continuat o vreme pe Coastele Barbareşti şi nici escadra anglo-franceză, care în 1819 a ajuns în faţa Algerului, n-a reuşit să-i intimideze pe piraţi şi pe negustorii de sclavi. Abia în primăvara lui 1830, Franţa, refăcută după pustiitoarele războaie napoleoniene, şi condusă de guverne având tendinţe colonialiste, se foloseşte de acest pretext; o flotă puternică, sub comanda amiralului Duperre debarcă o armată de treizeci şi şapte de mii de soldaţi, care începe să înainteze treptat spre Alger, în ciuda rezistenţei înverşunate a maurilor. La 4 iulie începe bombardarea oraşului, iar după câteva ore fortul principal cade şi pulberăria arsenalului sare în aer. A doua zi francezii ocupă Algerul, iar cleiul cu familia lui sunt trimişi în exil la Neapole.

Este începutul dominaţiei coloniale franceze în Africa de Nord şi în acelaşi timp sfârşitul activităţii organizate a piraţilor de pe Coastele Barbareşti, activitate care s-a desfăşurat vreme de aproximativ zece veacuri având urmări extrem de dăunătoare pentru navigaţia şi comerţul din

bazinul Mediteranei.

Nu se poate afirma că, după căderea Algerului, activitatea piraterească din Mediterana a dispărut complet. Sporadic se mai produceau abordaje şi jafuri – în general cazuri izolate, care de cele mai multe ori erau până la urmă pedepsite. Printre ultimele cuiburi de piraţi din Mediterana a fost insula Samos – vestită nu numai pentru vinurile ei şi pentru faptul că este patria lui Pitagora, dar, după cum am văzut, bucurându-se încă din antichitate de trista faimă a fi un refugiu de piraţi. Aici, la Samos, un compatriot de-al nostru va duce, din însărcinarea sultanului, o activitate susţinută pentru stârpirea pirateriei; este vorba de diplomatul şi scriitorul Ion Ghica, cel care în două scrisori mai puţin cunoscute, adresate prietenului său Vasile Alecsandri, ne dă amănunte interesante asupra activităţii piraţilor din Samos.

15.

ION GHICA, BEI DE SAMOS

Când Ion Ghica a debarcat la Constantinopol, în primele zile ale lui iunie 1848, nu bănuia că avea să rămână în Turcia zece ani. Misiunea sa diplomatică încetase odată cu lichidarea revoluţiei, guvernul reacţionar instaurat în Ţara Românească îi arăta ostilitate, fruntaşii revoluţiei fuseseră exilaţi, prietenii săi Bălcescu şi Alecsandri se aflau la Paris – aşadar, nimic nu-l

mai lega pe Ion Ghica de Bucureşti. Pe de altă parte, era bun prieten cu Reşid Paşa, ministru de externe în cabinetul otoman, care-l convinge să accepte demnitatea de bei de Samos.

După lichidarea cuiburilor de piraţi de pe Coastele Barbareşti, activitatea piraterească din Mediterana apuseană a slăbit foarte mult, în schimb cea din regiunea insulelor arhipelagului grecesc (aflate atunci în parte sub dominaţie turcească) a suferit o recrudescenţă. Printre aceste insule, Samos ajunsese un fel de bază de aprovizionare a piraţilor, precum şi o piaţă de desfacere pentru mărfurile obţinute prin jaf. În acea perioadă de pregătire a Războiului Crimeii, pentru Turcia – ca de altfel şi pentru aliatele ei, Anglia şi Franţa – securitatea transporturilor navale în Mediterana răsăriteană era o chestiune de importanţă vitală. Trebuia găsit un bărbat energic care să lichideze cuiburile de piraţi din Arhipelag, iar cel mai potrivit pentru această treabă, deloc uşoară, a fost socotit a fi compatriotul nostru Ion Ghica. „Atât Reşid – va scrie mai târziu fostul bei – cât şi amândoi ambasadorii (e vorba de ambasadorii Angliei şi Franţei – H.M.) au insistat atât de mult, făcându-mi atâtea şi atâtea făgăduieli pentru viitorul României, încât nu ştiu cum s-a făcut, dar am ieşit de acolo angajat a mă duce pentru trei luni în Arhipel”.

Nu trei luni, ci vreme de cinci ani va sta Ion Ghica în funcţia de bei de Samos – perioadă la care se referă cele două scrisori ale sale către

Alecsandri, intitulate „Căpitanul Laurent” şi redactate la Londra cu circa treizeci de ani mai târziu (ele sunt datate februarie 1884 şi respectiv, 2 mai 1884). Ion Ghica îşi duse cu severitate la bun sfârşit misiunea principală ce i se încredinţase odată cu firmanul de numire ca bei de Samos – aceea de a stârpi cuiburile de piraţi din insulă. Dar să vedem cum descrie el însuşi activitatea sa în acest domeniu, în cele două scrisori amintite (pe care le redăm fragmentar, în ortografia din ediţia: *Ion Ghica, Opere,* ediţie îngrijită de Ion Roman, E.S.P.L.A., Bucureşti, 1956).

În primul rând, un fapt caracteristic pentru spiritul vremii în general şi pentru administraţia turcească în special: la Samos, aproape toţi deţinătorii de funcţii, inclusiv capii poliţiei şi ai jandarmeriei erau foşti piraţi sau foşti tâlhari de drumul mare. „Un alt senator – scrie Ion Ghica – mi-a narat vitejiile pe mare şi pe uscat ale căpitanilor jandarmeriei şi ale şefilor mei de poliţie, mai toţi foşti haiduci de mare şi de uscat, căpitan Danu, căpitan Marupa, Moru, Hiotoglu, Gheki şi alte celebrităţi de înspăimântătoare memorie, ce făceau să se cutremure Asia de la Smirna până la Meca. Una din strategiile favorite ale acestor bravi era să pândească la podul Caravanelor lângă Smirna, şi îndată ce se arăta la acea plimblare o fată frumoasă sau un neguţător bogat, să-i prindă şi să fugă cu dânşii la munte, trimiţând familiei răspuns să plătească o mie sau două de lire. Preţul unui englez sau al unei fete de negustor bogat se suia şi până la cinci mii de lire.

Banii se plăteau mai totdeauna căci de nu, moarte. Regula era, ca pentru poliţe, vădea (scadenţă, termen de plată – H.M.) de trei luni. Dar dacă avea nenorocirea ca în loc de bani să trimită jandarmi în goana lor, termenul executării era anticipat, prizonierul era legat de un copac şi împuşcat în prezenţa jandarmeriei, care s-au nu-i dibuia, sau îi pierdea din ochi. O altă afacere bună dar foarte periculoasă, dar şi mai bănoasă, era de a ataca caravana de la Meca şi a jefui cămila care ducea darurile sultanului la mormântul profetului.

Am avut prilejul a cunoaşte pe toate celebrităţile listopirateriei Arhipelului şi ale Asiei, între care şi pe vestitul Catargiu Iani, care, când i-a lipsit baza de operaţiuni ce avea în insula Samos, a fost silit să se predea singur paşei de la Smirna; Ismail paşa îl avea de mare falâ şi-l ţinea liber în conacul său, ca pe un trofeu, cu un lanţ subţire la picior. El mi-a făcut cinstea a-mi aduce narghileaua, când am trecut o dată prin Smirna şi m-am dus de am făcut vizită valiului acelui vilaiet”.

Mai departe, Ion Ghica ne aduce interesante mărturii cu privire la metodele folosite de piraţii din Samos, metode care, după cum vom vedea, sunt vechi de când lumea:

„Prin luna lui aprilie 1854 mă aşezasem în oraşul Chora, pe o înălţime, aproape de portul Ţigani (antica Samor). Din pridvor puteam vedea marea şi insulele de la Palatia (vechea Milet) până la Scala Novac (antica Efes); aveam în faţa mea, pe de o parte, zidurile ciclopeene pelasgice şi

dincolo, pe partea Asiei Minore, maiestuosul şi gloriosul munte Mical (Samsun Dagh), şi pe şesul mării, presărate o mulţime de insule mici. Am putut asista cu ocheanul la mai multe vitejii piraticeşti, fără a putea fi de niciun ajutor nenorociţilor care cădeau în mrejele acelor sălbatici. Îndată ce o corabie apuca pe strâmtoarea care despărţea insula Samos de coasta Asiei, năpădeau asupră-i două bărci, una din sus şi alta din jos, care stau ascunse în încreţiturile malurilor stâncoase sau cufundate în mare, o apucau la mijloc. Bărcile piraţilor erau mai toate bărci mari cu două pânze latine (aşadar triunghiulare, susţinute la bază de vergi – H.M.), numite perama, care cu vânt bun alunecă pe mare mai iute decât orice altă corabie, iar pe vreme lină, pot cu opt lopeţi desfide orice vapor.

Am putut privi cum listopiratul Nicozara cu simoria (ceată, bandă H.M.) lui de zece inşi au prins o goeletă cu pavilion turcesc, în dreptul insulei Gatos (Kedi Adasi), şi după ce au legat pe oamenii echipajului de catarge şi au jefuit-o, i-au spart fundul şi au cufundat-o cu oameni cu tot.

Altă dată am văzut când, unul după altul, nouă listopiraţi, simoria lui Moru, au sărit ca pisicile pe o barcă adăpostită, la Ieronda, pe coasta Asiei, unde a fost odinioară vestitul templu al Branchiţilor, consacrat Didimilor Castor şi Polux, şi cum, înfuriaţi că n-au găsit ceea ce sperau, au pus pe bieţii patru matrozi cu ochii la fum de pucioasă. Barca aducea la Samos cenuşă vulcanică de la Nisiro şi de la Santorina, pe care

cultivatorii o întrebuinţau ca prezervativ în contra bolii viilor (oidium). Pe seară, acei nenorociţi torturaţi au fost găsiţi de nişte pescari care s-au dus la Samos. Unuia îi plesniseră ochii şi celorlalţi nu li se puteau cunoaşte unde le era gura şi unde le era nasul, obrazul lor era tot o rană.

O corabie englezească, încărcată cu proviziune pentru armată, fusese jefuită în drept de Cavo-Doro şi abandonată în mare, după ce au măcelărit pe toţi oamenii echipajului, în număr de nouă. Nu avusese vreme să o cufunde, fiindcă se zărise în depărtare un vapor şi au fost grăbiţi să fugă. Acei piraţi erau toţi ascunşi în Samos şi numărul lor era mare”.

Nu lipsesc nici exemplele de căpitani patrioţi, care luptaseră pentru eliberarea Greciei de sub dominaţia turcească, activând în diferite societăţi secrete (eterii) şi care, dintr-un motiv sau altul, trecuseră la îndeletnicirea de „tâlhar de mare”. Unul dintre aceştia pare să fi fost Bilibas:

„… Întovărăşit de şase jandarmi din Maratocambo şi de căpitanul Temistocli Burneli, porneam spre Chora acasă.

Era o lună ca ziua. Ajunsesem deasupra mănăstirii Stavros, când aud în urma mea o detunătură de pistol şi pe Temistocli luându-se la înjurături cu nişte nevăzuţi dintre stâncile pe lângă care treceam. După mai multe legi, cruci şi răscruci, întovărăşite de ameninţări şi laude: c-o să-şi mănânce suflete, inimi şi maţe, întocmai cum făceau strămoşii lor, eroii din Omer, înainte de a se lovi în spate şi în suliţi, încep la pistoale, şi

după câteva descărcături aud un strigăt «M-ai mâncat, câine». Vestitul pirat Bilibas, care era ascuns acolo, fusese rănit de moarte, tovarăşii lui au fugit şi l-au lăsat; am luat pe rănit cu mine şi l-am dus la Chora, unde am chemat îndată pe doftor, dar până în ziuă a şi espirat. Era tatuat pe spate, mai jos de şale, cu portrete de o parte a regelui Oton cu sabia scoasă, pe cealaltă, cu al reginei, cu inscripţiunea «Oton şi Amelia»".

Este vorba de Oton I, fiul lui Ludovic I al Bavariei şi rege al Greciei începând cu 1832. În perioada când au loc evenimentele relatate de Ion Ghica, regalitatea era privită în Grecia ca un simbol al neatârnării faţă de Imperiul Otoman; faptul că piratul Bilibas avea chipurile perechei regale tatuate „pe spate, mai jos de şale", probabil că nu trebuie privit ca o manifestare... antimonarhică; în climatul blând al Mediteranei, piraţii greci luptau în fustanelă, goi până la brâu sau cu un scurt pieptar de piele, iar Bilibas avea toate motivele să-şi ascundă faţă de turci sentimentele patriotice.

Se pare că mijloacele de care dispunea beiul de Samos pentru a combate pirateria au fost socotite ca insuficiente de către Franţa – aliată a Turciei şi angajată în Războiul Crimeii – căci amiralul Le Bărbier de Tinan trimite la Samos corveta „Chaptal", cu comandantul Pouthier şi având ca secund pe căpitanul Laurent, „ca să mături Arhipelagul de piraterie şi de baraterie", comandantul având „putere de viaţă şi de moarte în Cicladele Orientale, de la Rod până la Aivali".

Tot Ion Ghica ţine să precizeze că instrucţiile primite de comandant prevedeau (la punctul patru): „Când vei constata că prinşii sunt piraţi, îi vei spânzura de subţiori la vergurile de sus şi te vei arăta cu dânşii astfel spânzuraţi în porturile de primprejur”.

Beiul de Samos a colaborat strâns cu ofiţerii francezi de pe „Chaptal”, dovedind uneori un spirit de aventură potrivit, poate, vremii şi situaţiei, dar pe care nu l-am fi bănuit la distinsul şi cultivatul diplomat şi om de litere:

„El (căpitanul Laurent – H.M.) avea o poftă nespusă de-a aplica instrucţiile amiralului mai ales pe acele cuprinse la capitolul 4. Îşi frământa mintea ziua şi noaptea născocind fel de fel de stratageme ca să poată pune mâna pe un pirat.

Deşi combinaţiunile sale izbuteau foarte rar, dar şi când nimerea, apoi nu era de glumă cu viaţa acelor care-i cădeau în gheare. Îţi voi cita numai două cazuri care i-au umplut inima de mulţumire.

Se afla de mai multe săptămâni în portul Vathy o goeletă de comerţ care fusese urmărită de banda lui Buiuca. Piratul aflase că corabia avea sirmaia (capital) de o sută de mii de lei pentru cumpărături de grâu; de două ori îndrăzneţul bandit încercase s-o atace chiar în port şi căpitanului îi era frică să iasă pe mare. Pe o noapte întunecoasă, introducem încetişor într-acea navă, câte doi-doi, cinci matrozi francezi armaţi şi cinci jandarmi samioţi; îi ascundem în cală cu ofiţerul Hugo şi o pornim din port în port, ca să vânză şi să cumpere. După zece zile de

plimblare, goeleta e atacată într-o noapte în golful Mandalii; şi pe când bandiţii erau ocupaţi a lega pe căpitan şi pe loström (secretarul bastimentului) şi căutau a sparge cicmigeaua (lada cu bani) iese Hugo cu oamenii lui din magazie, ia pe hoţi în baionetă şi mi-i aduce la Samos numai buni de dat pe seama chirurgilor”.

Ce înţelege autorul scrisorii prin „chirurgi” este lesne să ne închipuim, având în vedere articolul al patrulea al instrucţiilor primite de comandantul Pouthier…

O altă întâmplare semnificativă ne-o relatează Ion Ghica de la Rodos, insula unde totul amintea încă de cavalerii ioaniţi, deşi se scurseseră peste trei veacuri de când cavalerii se mutaseră în Malta:

„După ce am petrecut toată ziua la Rod, la oţelul Cavalerilor, în strada Cavalerilor, pe piaţa Cavalerilor, am pornit seara spre nord-vest şi, strecurându-ne pe nesimţite printre labirintul insulelor Furni, ne-am arătat fără veste în faţa Nicariei, unde tot oraşul era adunat în port, dar la apariţia vaporului, spaima a fost mare printre vânzători şi cumpărători – era acolo un fel de bâlci; fugeau toţi în toate părţile cu ce apuca a lua…

Ca să putem vorbi cu cineva, a trebuit să trimitem jandarmii să ne aducă pe ciorbagii (notabilităţile oraşului, consilierii comunali – H.M.) şi pe un biet mudir (subprefect) turc, reprezentantul autorităţilor sultanului, trimis acolo de paşa de la Rod. La orice întrebare a

noastră, ciorbagiii ne răspundeau cu:

«Aşa domnilor! Dar unde se pomeneşte piraţi pe la noi? Dacă ar îndrăzni vreunul să calce în insula noastră, şi copiii cei mici l-ar lua la goană şi l-ar omorî cu pietre. Noi suntem săraci lipiţi, ne hrănim cu cărbuni, suntem cărbunari cinstiţi şi pescuitori de bureţi, muncă grea, domnilor! Că ne dăm afund în mare la douăzeci şi la treizeci de staturi de om, uite suntem surzi şi cu unghiile rupte».

Pe când ei vorbeau astfel, mudirul ne făcea semn din ochi şi din măsea, că tot ce ne spun erau minciuni.

Am adunat toate bărcile la un loc şi le-am pus sub paza a doi jandarmi, dându-le ordin să nu lase pe nimeni să facă semne telegrafice piraţilor, aprinzând focuri pe dealuri, şi noi am pornit spre Calimnos, unde am întâlnit bricul turcesc comandat de Abdin beg, care aştepta o suflare de vânt ca să poată intra în canal… comandantul turc ne spune că zărise o barcă care trăgea spre Leros şi că, măcar că-i dăduse semnal cu tunul, ea în loc de a se opri, ca să fie vizitată, se ascunsese prin creţurile malurilor insulei şi dispăruse. Abdin beg bănuia că erau piraţi şi debarcase în Leros… am scos câte zece oameni armaţi din fiecare vas şi am cutreierat insula dintr-un capăt în celălalt, fără de-a întâlni altă suflare decât ciobanii cu turme de capre, de la care nu am putut afla nimic. La ameninţările de a-i împuşca şi de a-i spânzura, ne răspundeau mereu că: «Nu ştiu, n-am văzut»; dar când am început a împuşca din capre, doi ciobani

au început a plânge şi ne-au dus la un zăvoi unde ne-au arătat intrarea unei peşteri care comunica cu un turn dărâmat care făcea parte din ruinele unui vechi castel din timpul Cavalerilor. Am băgat în acea peşteră patru soldaţi, ordonându-le să înainteze, împuşcând în întuneric, şi noi ne-am dus de am înconjurat tumul. De abia luasem poziţie, când am fost salutaţi cu o ploaie de gloanţe care ne-au rănit doi matrozi francezi şi au omorât un jandarm. Piraţii ieşise acum din peşteră şi trăgeau din turn de la meterez; puştile lor băteau mai departe decât ale marinarilor francezi. Am fost siliţi să scoatem din corăbii două tunuri de munte, pe care le-am pus pe unul de-o parte şi altul de cealaltă parte a turnului şi am început o bombardare în regulă. O bombă de la tunul francez, nemerind printr-o crăpătură a turnului, a zbucnit în mijlocul piraţilor, rănind şi omorând; şi i-a speriat atât de mult, încât, nemaiavând pe unde să scape, au ieşit din turn, aruncând armele şi cerând graţie în genunchi.

Cu toată silinţa ofiţerilor francezi şi turci, care dădeau cât puteau cu latul sabiei în soldaţii lor, a fost peste putinţă a opri măcelul, încât din doisprezece, numai patru a rămas cu viaţă, dar şi aceia în ce stare!

Aduşi pe bordul «Chaptalului», comandantul a ordonat să li se aplice capitolul patru din instrucţiile amiralului şi i-a plimblat spânzuraţi de catagturi prin toate porturile de la Leros până la Smirna, ceea ce a aruncat spaimă mare în toată pirateria.

De atunci tâlharii, nemaiîndrăznind să iasă pe mare, nici să treacă în Asia, sau să scape dintr-o insulă într-altă, erau siliţi să se ascundă prin peşteri şi prin munţi în Samos, şi-i puteam prinde vii sau morţi. Cei mai mulţi se predau singuri de frică de a nu cădea în mâinile comandantului Pouthier. Numărul lor trecea de şase sute, îi ştiam pe toţi anume. Uneori, mergând pe drum, mă pomeneam cu câte unul căzând în genunchi, spuindu-şi numele şi cerând iertare”.

În sfârşit, iată încă o întâmplare, caracteristică pentru mentalitatea oamenilor din acea vreme şi de pe acele meleaguri, întâmplare ce ne aminteşte de cele mai frumoase pagini din povestirile haiduceşti ale lui Mihail Sadoveanu; este vorba de povestea piratului Macri Iani, pe care Ion Ghica ne-o relatează astfel:

„Într-o dimineaţă eram ocupat cu secretarul administraţiei în espeduirea afacerilor, când mi se anunţă un om care cerea să-mi vorbească, şi se introduce un tânăr nalt, frumos, blond şi elegant; el purta mândru o fustanelă curată şi creaţă, mintean de postav alb, bogat cusut cu mătase albastră, încins cu un sileah (seleaf brâu pentru arme – H.M.) roşu cusut cu fir şi cămaşă de borangic subţire, prin care se străvedeau două braţe viguroase, păroase şi tatuate; ochii săi erau albaştri şi aveau o căutătură fioroasă. Îl invit să-mi spuie ce avea de spus. El îmi răspunde că voieşte să fim singuri. Zic secretarului şi ofiţerului de jandarmi să se retragă; ei, în loc de-a ieşi, îmi fac semne de temere, dar sunt siliţi să ne lase singuri,

când îi invit de-a doua oară. Îndată ce rămânem numai amândoi, streinul se repede la uşă, învârteşte cheia şi ia în faţa mea o postură înţepată, zicându-mi cu un ton care semăna mai mult a ameninţare decât a pocăinţă!

— Ce fel de om crezi că sunt eu?

La aceste cuvinte îi răspund că datoria mea de creştin şi de dregător era să consider pe toţi oamenii de buni până la proba contrară, şi cât pentru dânsul, văzându-l înzestrat de Dumnezeu cu putere şi cu sănătate, îl credeam un bun şi onest muncitor, meseriaş sau marinar.

La aceste cuvinte băgând mâna în sân, el scoate o legătură cu hârtii pe care mi-o trânteşte dinainte pe masă, zicându-mi:

— Te înşeli! Eu sunt un om rău, na, citeşte!

Deschizând pachetul, dau peste diploma unui bastiment englez jăfuit şi echipajul de nouă inşi măcelărit. Îl întreb dacă nu cumva fusese şi el cu mizerabilii care comisese acea oribilă crimă, şi-mi mărturiseşte că era căpitanul lor, că banda fusese echipată şi armată la Sira şi trimisă să atace corăbiile care aduceau hrană şi muniţiuni armatelor aliate. El îmi dă numele tuturor tovarăşilor, optsprezece la număr, nume pe care le avea scrise într-o listă ascunsă în opincă, îmi spune că săvârşise mai multe omoruri, între care şi pe socru-său. Pe acesta după ce-l omorâse, îi tăiase capul şi-l adusese peşcheş nevestei sale într-o traistă, aceasta numai pentru că bătrânul îi scrisese, dojenindu-l pentru relele purtări ce avea cu fiică-sa.

La observaţia ce i-am făcut că, de crede că, predându-se singur, scapă de urmările ce trag după dânsele faptele ce-mi destăinuise, se înşală, pentru că eu nu eram duhovnic şi că datoria mea îmi impunea a-l da pe mâinile poliţiei şi a procurorului, îmi răspunde:

— Eram liber şi puteam să stau ascuns, precum am stat, sau să mă duc în lume; dacă am venit aici, este ca să mă pui în spânzurătoare fiindcă nu pot trăi în pace cu conştiinţa mea şi n-am avut curajul să mă sinucid.

Condus la Sira pe o fregată de război engleză, comandată de căpitanul King (astăzi amiral), ca să fie confruntat cu persoanele pe care le denunţase ca complici, a fost adus înapoi la Samos şi dat judecăţii. Macri Iani, după şase luni, muri de oftică în închisoare".

Macri Iani a fost unul dintre ultimii piraţi cu care Ion Ghica a avut de-a face la Samos. După ce ne relatează povestea lui Macri, beiul de Samos adaugă, nu fără oarecare mândrie: „Arhipelagul era măturat de piraterie, şi acum mărfurile şi călătorii puteau circula pe mare şi pe uscat în toată siguranţa".

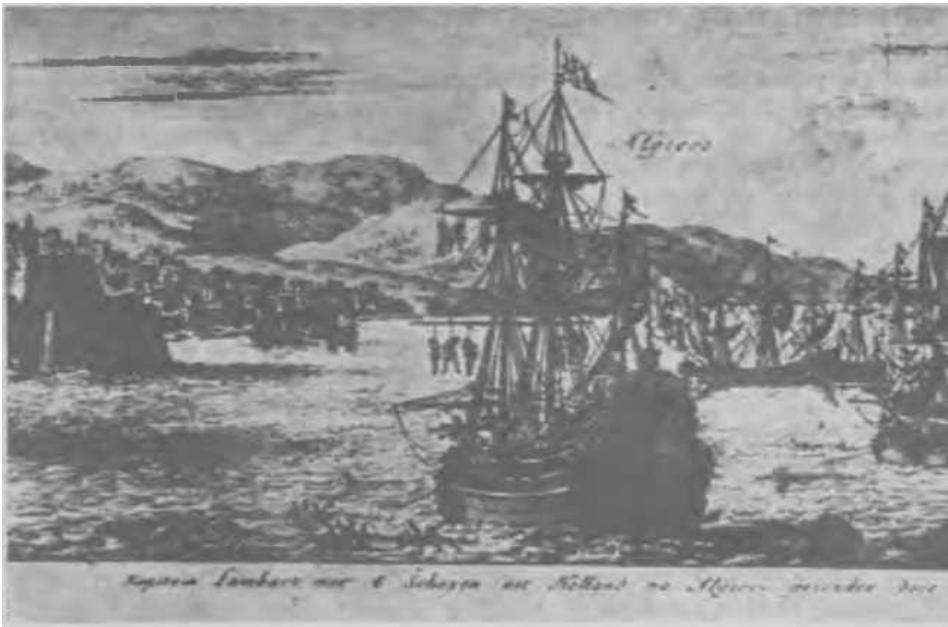
Ion Ghica şi-a îndeplinit cu oarecare străşnicie misiunea de la Samos şi, se pare, cu deplin succes. Mărturie pentru aceasta stă însuşi faptul că sultanul îl numeşte (la 16 februarie 1856) prinţ de Samos, primindu-l în audienţă ca să-l firitisească.

Lupta împotriva activităţii piratereşti nu l-a absorbit complet. El înfiinţă la Samos o şcoală

agricolă, una de marină şi un gimnaziu, întocmi un codice de legi şi efectuă o reformă electorală, aduse din ţară pe inginerul A. Zane ca să construiască şosele. În perioadele de răgaz, omul de cultură care era Ion Ghica, întreprinse călătorii în insulele greceşti, atât de bogate în vestigii ale antichităţii (despre o asemenea călătorie relatează Dimitrie Bolintineanu care, pe atunci exilat, a vizitat împreună cu prietenul său Ion Ghica ruinele Miletului, anticul Halicarnas, insula Cos şi alte locuri încântătoare).

Danu, Marupa, Moru, Hiotoglu, Gheki, Catargiu, Nicozara, Bilibas, Buiuca, Macri şi ceilalţi „listopiraţi" despre care ne relatează guvernatorul Samosului, sunt urmaşii direcţi ai piraţilor barbareşti – de altfel, câte unul dintre aceşti bătrâni căpitani levantini îşi făcuse, în urmă cu două sau trei decenii, ucenicia sub comanda unui reis din Tunis, Alger sau Oran, după cum o dovedesc metodele folosite şi îndeosebi tehnica abordajului. Vremurile mai noi au dus la dispariţia pirateriei din această zonă a lumii – proces inevitabil, generat de dezvoltarea flotelor de război ale statelor europene şi a tehnicii luptelor navale.

Se cuvine menţionat şi faptul că puterile europene – aflate temporar fie în alianţă, fie în război cu posesiunile turceşti din Maghreb – vizau bogăţiile acestor ţări, materiile lor prime, braţe de muncă ieftine, pieţe de desfacere avantajoase.

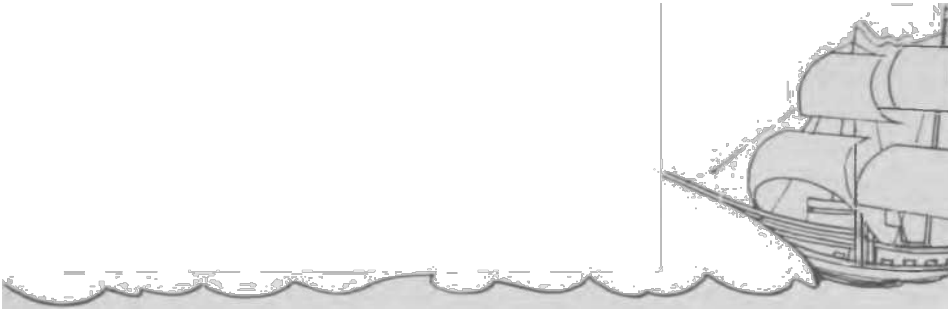


Expediţia unei flote olandeze împotriva piraţilor algerieni
(gravură în cupru de van Luiken, către sfârşitul secolului al XVII-l

Această politică a dus uneori la conflicte între marile puteri, în cadrul căreia o putere europeană îi sprijinea pe piraţi împotriva alteia – de pildă, Franţa încheiase, după cum am văzut, o alianţă cu piraţii barbareşti împotriva Spaniei.

Diminuarea (aproape încetarea) activităţii piraţilor barbareşti se datorează şi faptului că în acea perioadă coloniile din jurul Mediteranei ale puterilor europene – Gibraltar, porturile Maghrebului, Cipru, Malta ş.a. – erau folosite ca poziţii strategice, ca baze navale militare; navele piratereşti, care nu se mai bucurau de protecţia mai mult sau mai puţin oficială a Sublimei Porţi – Turcia intrase şi ea în jocul politic al marilor puteri dintr-a doua jumătate a veacului trecut – nu puteau face faţă flotelor de război moderne care

încinseseră Mediterana cu un brâu de baze navale militare.



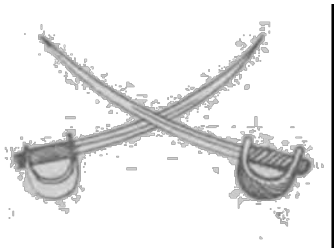
V

PIRAŢII MAIESTĂŢII SALE

„... yet, bad as all this fighting and plundering was for trade, it unquestionably bred that face of wounderful seaman who, whether pirates or no, shared with the Queen and her poets the glory of Elizabeth's reign".

Philip Grosse
The History of Piracy

...totuşi, oricât de dăunătoare pentru comerţ ar fi fost aceste încăierări şi jafuri, este în afară de orice îndoială că au dat naştere acelui soi de marinari minunaţi care, fie că erau sau nu piraţi, au împărţit cu regina şi cu poeţii ei gloria domniei Elisabetei".



După cum Franţa şi Spania s-au folosit uneori de activitatea piraterească din Mediterana pentru realizarea politicii lor de expansiune colonială, tot aşa Anglia s-a folosit în realizarea politicii ei maritime de expansiune de căpitani ca Hawkins, Frobisher, Raleigh, Drake – pe care istoria îi desemnează prin termenul „corsari”, fără a omite să menţioneze calităţile lor de mari amirali, strategi navali şi descoperitori de pământuri noi, după cum vom vedea în cele ce urmează.

1.

VAJNICA LADY KILLIGREW

Sistemul patentelor regale este cunoscut în Anglia încă de pe vremea căpitanilor de pe navele „Ligii celor cinci porturi”, a lui William Morfote şi Robert de Battayle, apoi a lui John Hawley şi Harry Pay; aceste *Lettres de marque* erau de fapt un fel de privilegii acordate anumitor asociaţii, comandanţi de escadră sau căpitani de nave de a aborda şi jefui navele aparţinând unor state duşmane – aflate sau nu în stare de război cu Anglia – cu condiţia ca o parte a prăzii să revină administraţiei portului sau comitatului, uneori

direct coroanei. Nu mai este vorba, deci, de simpli piraţi, de tâlhari ai mării lucrând exclusiv pe cont propriu, ci de corsari, posesori ai unui brevet şi arborând uneori pavilionul englez... Evident, pentru negustorul spaniol a cărui corabie era jefuită, respectivul căpitan englez nu era altceva decât un pirat, dar pentru locuitorii (şi chiar pentru autorităţile) din Hastings sau Dover el era un cetăţean respectabil, şi când se întorcea încărcat de pradă era sărbătorit ca un erou.

Corsarii englezi au ajuns la mare înflorire mai ales sub domnia reginei Elisabeta I, când atacurile lor se îndreptau în primul rând împotriva navelor spaniole şi portugheze, venind astfel (uneori neoficial, alteori cu aprobarea tacită a reginei) în întâmpinarea politicii externe a Angliei faţă de puternicele ei rivale de pe mările lumii.

În prima perioadă a epocii elisabetane, raza de acţiune a corsarilor englezi se limita în general la mările din jurul Angliei. Principalul port nordic de care se serveau spaniolii şi portughezii pentru comerţul lor european era Anvers; spaniolii aduceau aici celebrele lor vinuri, grâu şi sare din regiunea mediteraneană, produsele noi şi foarte căutate din America; la rândul lor, portughezii aduceau vinuri de Madera, mirodenii din Orient, lemn scump din Brazilia. Or, drumul spre Anvers trecea în largul coastei engleze, pe lângă Cornwall, Norfolk şi Devon care mai dăduseră şi în trecut piraţi faimoşi...

Un autor mai nou (J.A. Williamson în biografia sa despre John Hawkins, Londra, 1927)

este de părere că „părintele” corsarilor englezi ai epocii elisabetane este Thomas Wyndham, originar din Norfolk. Acesta luptase pe mare împotriva francezilor, devenise viceamiral sub Henric al VIII-lea (tatăl reginei Elisabeta) şi era „... un bărbat dârz şi impunător, care printre cei de acelaşi rang cu el îşi făcea mai mult duşmani decât prieteni, dar care a reuşit întotdeauna să menţină loialitatea echipajelor de pe navele comandate de el; era un exemplu tipic pentru acele caractere voluntare create în număr mare de serviciul şi personalitatea lui Henric al VIII-lea, a căror tradiţie a fost transmisă căpitanilor de mare în epoca de aur a domniei elisabetane”.

Pe de altă parte, sub acelaşi Henric al VIII-lea tehnica luptelor navale făcuse un mare pas înainte. Navele se construiau lungi (în general, nava avea de trei ori lungimea catargului principal) şi mai înguste; tunurile, amplasate în părţile laterale, nu se mai fixau pe punte, ci sub punte, în spatele unor obloane ce se puteau închide. Puterea de foc era astfel considerabil mărită, iar manevrele de aducere a navei în poziţia cea mai favorabilă căpătau o importanţă decisivă.

Cât de eficace era noua tehnică de luptă avea să dovedească, între alţii, sir Richard Grenville, care cu nava lui „Revenge” („Răzbunarea”) construită după aceste principii moderne, avea să ţină în şah, o zi întreagă, cincisprezece nave spaniole. (Mai târziu, Grenville, ale cărui isprăvi pe mare au fost cântate de mari poeţi ca Tennyson

şi Kingsley, va compărea el însuşi în faţa Consiliului de Coroană – Privi Council – sub acuzaţia de piraterie…).

Corespondenţa diplomatică din 1560, aşadar la numai doi ani de la urcarea pe tron a reginei, arată că ambasadorul Spaniei, episcopul de Quadra, s-a plâns de nenumărate acte de agresiune pe mare comise asupra unor gentilomi spanioli, care după ce erau capturaţi, erau vânduţi la licitaţie la Dover; se plătea până la o sută de lire pentru un spaniol bine îmbrăcat, de pe urma căruia se putea obţine un preţ mare de răscumpărare. Ambasadorul lui Filip al II-lea la curtea Angliei se plângea mai ales de doi căpitani, Poole şi Champneys, care capturaseră între Azore şi Canare câteva nave spaniole ce se înapoiau din Antile – ceea ce dovedeşte că încă din primii ani ai epocii elisabetane corsarii englezi începuseră să-şi extindă activitatea în afara apelor teritoriale ale Angliei.

Caracteristice pentru Poole şi Champneys erau îndrăzneala aproape nebunească şi un dezvoltat spirit de aventură. În acelaşi an (1560), ei nu s-au sfiit să debarce într-un port din insulele Canare, unde au fost însă arestaţi de spanioli şi aruncaţi în temniţă. În prima zi de Crăciun, profitând de faptul că toată populaţia asista la slujbă în biserică, au evadat, au capturat o navă ancorată în port şi au ajuns cu bine în Anglia. Evadarea lor i-a înfuriat şi mai mult pe spanioli, care prin judecarea şi condamnarea celor doi piraţi voiau să dea un exemplu. Drept urmare au

confiscat bunurile comercianţilor englezi şi navele engleze care se găseau în Canare, măsură care era cât pe ce să ducă la un conflict armat între cele două naţiuni. Dar Elisabeta îşi avea planurile ei şi urmărea să amâne cât mai mult un asemenea conflict. A cerut scuze lui Filip al II-lea şi a luat unele măsuri, cu totul temporare, ca să limiteze activitatea corsarilor.

Unii autori (Ph. Gosse în op. Cât) sunt de părere că: „În general, în primii ani ai domniei, regina a încercat în mod sincer să readucă la ordine pe supuşii ei animaţi de spiritul aventurii, dar obiceiul de a practica pirateria prinsese în decursul veacurilor rădăcini prea puternice ca să mai poată fi stârpit cu mijloacele limitate de care dispunea regina". În afară de aceasta, piraţii erau de obicei apropiaţi de autorităţile administrative, uneori chiar înrudiţi cu clasa conducătoare, şi nu o dată se întâmpla ca un pirat prins asupra faptului să fie eliberat ca urmare a unor puternice intervenţii, sau să fie „pedepsit" să servească o scurtă perioadă în marina regală. Mica nobilime locală, din rândurile căreia se recrutau perceptorii, judecătorii, primarii şi şerifii comitatelor îşi rotunjeau veniturile ca urmare a activităţii piraţilor.

Un exemplu în această privinţă îl constituie John Collys, înrudit cu contele de Pembroke. Collys avea ca bază portul Glamorgan şi-şi organiza expediţiile piratereşti fie singur, fie în colaborare cu prietenul său căpitanul Robert Hickes din Saltash. În 1577 Collys a fost judecat

pentru piraterie şi achitat. În 1580 auzim din nou de el în legătură cu jefuirea unor corăbii. Nu se ştie cum a murit: unele surse menţionează că ar fi fost spânzurat la Wapping, din ordinul reginei – altele (mai demne de crezare), că ar fi fugit la piraţii barbareşti, pierind într-o luptă. Despre prietenul său, căpitanul Hickes, care nu era de origine nobilă, se ştie sigur că a fost judecat, condamnat şi spânzurat.

Printre corsarii cei mai celebri ai vremii au fost cei din vechea familie Killigrew, originară din Cornwall, care dăduse Angliei mai mulţi miniştri, diplomaţi şi militari. În timpul domniei reginei Elisabeta, şeful familiei era sir John Killigrew, vice-amiral de Cornwall. Tatăl lui fusese tot pirat, ca şi unchiul său, Peter, iar un alt membru al familiei, John Wogan, vice-amiral al Galiei de Sus, a fost şi el judecat pentru piraterie; în sfârşit, alte rude şi vechi prieteni aveau în grija lor sucursalele vastei asociaţii piratereşti de-a lungul coastelor de la Devon şi Dorset.

Mărfurile obţinute prin jai se desfăceau în numeroase porturi, cel mai important dintre ele fiind Falmouth; în apropiere, la Arwenack, se înălţa casa impunătoare a familiei Killigrew, având un drum secret care ducea până la ţărm. Castelul din Pendennis, sediul autorităţii locale, era singura clădire învecinată şi, în ciuda faptului că avea peste o sută de tunuri, nu constituia pentru navele piraţilor nicio ameninţare. La Arwenack, lady Killigrew oferea o largă ospitalitate căpitanilor de piraţi, care, când coborau pe uscat,

locuiau aici, prin urmare în însăşi casa unui ofiţer al amiralităţii. Pentru echipaje, organizaţia întreţinea cazărmi şi cârciumi unde erau la adăpost de autorităţi.

În aceste condiţii se întâmpla foarte rar ca vreunul dintre căpitanii lui Killigrew să aibă neplăceri. E drept că un număr de nave ale amiralităţii patrulau în Canalul Mânecii, dar nu se întâmpla vreodată ca ele să prindă pe vreunul dintre oamenii lui sir John în flagrant delict. Dimpotrivă, există documente care atestă că, în 1578, mai mulţi piraţi au atacat şi jefuit nava vice-amiralului purtând frumosul nume „The Flying Heart" („Inima înaripată"); este limpede însă că acest atac, produs în largul coastei galice, se datorează unei greşeli. Singurele cazuri când interveneau autorităţile londoneze erau cele în care victimele atacurilor piratereşti erau oameni de vază. Aşa s-a întâmplat în 1573, când contele de Worcester călătorea de la Dover la Boulogne, ca să ducă o tavă de aur pe care regina Elisabeta o trimitea ca dar de botezul nepoatei lui Carol al IX-lea; nava a fost atacată de piraţi şi, deşi contele a scăpat cu tava şi numai cu o pagubă de cinci sute de lire, regina a poruncit aspre represalii – câteva sute de piraţi care acţionau în canalul Mânecii au fost atunci aruncaţi în temniţă, iar trei dintre ei au fost spânzuraţi.

Una dintre figurile cele mai interesante ale organizaţiei piratereşti din Falmouth a fost bătrâna lady Killigrew; mai întâi a fost mâna dreaptă a tatălui ei, Philip Wolverston, pirat-

gentilom din Suffolk, apoi a devenit colaboratoarea cea mai apropiată a soţului ei. Uneori, îmbrăcată în haine marinăreşti, lua parte la acţiunile piratereşti ale verilor ei care comandau navele organizaţiei. O dată (în 1582) era cât pe ce să-şi piardă viaţa. Era de Anul Nou. O navă a hansei, surprinsă de furtună, se refugiase în portul Falmouth, ancorând chiar în faţa castelului Arwenack care, fiind reşedinţa vice-amiralului din Cornwall, inspira deplină încredere…

De la fereastra camerei ei lady Killigrew văzu corabia, se informă şi află că la bordul ei se găsesc mărfuri de valoare. Profitând de faptul că proprietarii navei, doi spanioli pe nume Filip de Orozo şi Juan de Charis, coborâseră pe uscat şi aşteptau la un han să se mai potolească furtuna, oamenii organizaţiei, înarmaţi până în dinţi, porniră pe o navă uşoară, cu lady Killigrew (pe atunci în vârstă de circa şaizeci de ani) la cârmă, abordară corabia hanseatică, masacrară echipajul şi jefuiră nava. După aceea, lady Killigrew, cu doi dintre oamenii ei, Hawkins şi Kendal, se întoarseră la castel, ducând cu ei două lădiţe pline cu bani şi un sul cu pânză de Flandra, iar ceilalţi plecară cu nava hanseatică în Irlanda, unde vândură restul mărfurilor prădate.

Bineînţeles că proprietarii au adresat o plângere comisiei pentru combaterea pirateriei din Cornwall, care a făcut o anchetă ajungând la concluzia că respectiva navă a fost obiectul unei agresiuni piratereşti comise de mai mulţi

necunoscuţi. Fiindcă preşedintele comisiei era însuşi fiul vajnicei lady Killigrew… Dar Orozo şi Charis nu s-a lăsat: au plecat la Londra, s-au plâns la forurile cele mai înalte şi contele Bedford, membru în Consiliul de coroană, a ordonat o anchetă. O percheziţie la Arwenack a fost concludentă, iar lady Killigrew, împreună cu Hawkins şi Kendal au fost trimişi în judecată, găsiţi vinovaţi şi condamnaţi la moarte. Cei doi bărbaţi au fost executaţi, iar lady Killigrew graţiată în ultima clipă.

Apriga lady Killigrew şi-a înscris numele în istoria pirateriei alături de nu mai puţin aprigele ei predecesoare din antichitate, Elissa din Tir şi Teuta, regina ilirilor, precum şi alături de Jeanne de Clisson, care pornise în urmă cu aproape două veacuri din Nantes, de pe celălalt ţărm al Canalului Mânecii. În veacul următor, alte două femei-pirat vor teroriza apele Lumii Noi; este vorba de Anne Bonny şi Mary Read, de care ne vom ocupa la locul cuvenit.

2.

NEGUŢĂTORUL DE SCLAVI JOHN HAWKINS

Dacă Elisabeta a fost uneori aspră cu piraţii care operau în apele engleze, era mai mult decât indulgentă cu cei care, aventurându-se dincolo de ele, veneau în întâmpinarea politicii ei ostile faţă de Spania. Drept urmare, nu numai că a închis

ochii asupra isprăvilor lor, ci i-a ajutat adesea, astfel încât statul însuşi a devenit complicele piraţilor. Printre rezultatele acestei politici se numără în primul rând dezvoltarea unei generaţii de marinari îndrăzneţi, căliţi în lupte, care vor aduce o contribuţie esenţială la înfrângerea Spaniei, creând condiţiile ca Anglia să devină prima putere maritimă a vremii. În al doilea rând, ei au contribuit la ridicarea economică a ţării, aducând în Anglia, prin jaf (dar şi pe alte căi), o parte a aurului şi bogăţiile provenite din vastele teritorii ale Americii, unde se întindea supremaţia Spaniei, precum şi din teritoriile africane ale Portugaliei.

Oricât ar părea de curios, o bună parte a corsarilor englezi din epoca elisabetană şi-au făcut ucenicia pe navele olandeze şi au avut ca refugiu un port francez. După prima înfrângere a lui Wilhelm de Orania în Ţările de Jos, numeroşi căpitani olandezi apucaseră calea mărilor spre a se război cu inamicul lor naţional, Spania. Ei îşi ziceau „Vagabonzi ai mărilor” şi principalul lor refugiu era la La Rochelle, unde un hughenot, prinţul de Conde, strânsese în jurul lui pe piraţii de confesiune protestantă care îşi îndreptau atacurile mai ales împotriva navelor spaniole. Şeful lor era contele de la Mark care folosea ca refugii deopotrivă La Rochelle, în Franţa şi Dover, în Anglia. După un an de existenţă, flota lui – care la început avea, după cum am văzut, un oarecare caracter patriotic şi… confesional – număra o sută de nave şi căpătase un caracter pur pirateresc,

abordând şi jefuind toate vasele comerciale care îi apăreau în cale… cu excepţia celor engleze.

Vreme de circa trei ani, cât a durat asociaţia „Vagabonzilor mării”, ea s-a bucurat de oarecare ocrotire din partea Angliei şi de ajutorul material al negustorilor englezi care comanditau unele dintre expediţiile ei. Mai târziu, însă, aceiaşi negustori – cărora le diminuaseră serios veniturile din pricina paralizării comerţului pe Canalul Mânecii – au cerut guvernului să ia măsuri împotriva foştilor lor aliaţi: regina Elisabeta se grăbi să dea urmare acestei rugăminţi, cu atât mai mult cu cât protestele ambasadorului Spaniei deveneau din ce în ce mai vehemente. În 1573, sir William Holstocke porneşte cu câteva nave de război bine înarmate şi în scurtă vreme reuşeşte – nu fără a folosi unele metode deosebit de violente – să paralizeze activitatea „Vagabonzilor mării”.

Mulţi dintre căpitanii celor o sută de nave ale contelui de la Marck, şi îndeosebi cei de origine engleză, au reuşit să scape de strâşnicia lui Holstocke şi şi-au mutat câmpul de activitate pe alte mări şi oceane. Unii au pornit spre Antile, unde se deschideau mari perspective activităţii piratereşti, alţii au coborât Atlanticul de-a lungul coastelor Africii apucându-se de negoţul die sclavi, iar alţii au îmbrăcat turbanul intrând în slujba cleiului de Alger sau beiului de Tunis; în sfârşit, unii au ajuns chiar să facă înconjurul lumii în căutarea prăzilor – cum este cazul lui Francis Drake pe care însăşi regina Elisabeta l-a înnobilat.

Dintre toţi aceştia, una dintre cele mai

importante figuri a fost căpitanul John Hawkins, care mai târziu avea să joace un rol de seamă în înfrângerea Invincibilei Armade. Se născuse în 1532 şi (după cum ne spune un biograf al său) „… era hărăzit să fie corăbier, aşa cum arabul e născut să cutreiere deşertul”. Tatăl său fusese căpitan pe un vas comercial şi tânărul deprinsese repede meşteşugul. Prima sa călătorie mai lungă avea s-o facă în 1562, în Guineea, cu o mică flotă comercială, care achiziţionă aici trei sute de sclavi negri, „parte prin sabie, iar parte prin alte mijloace”, după cum ne spune însuşi Hawkins, preschimbându-i în Hispaniola (insula Haiti din Antile) pe o încărcătură de piei, zahăr, mirodenii şi „câteva perle”.

Se pare că regina Elisabeta n-a fost câtuşi de puţin încântată de isprăvile lui Hawkins pe tărâmul negoţului cu sclavi, căci (ne povesteşte Richard Kakluyt, biograful lui), ea ar fi spus: „Este o faptă mârşavă şi cine a săvârşit asemenea faptă va fi lovit de răzbunarea cerului”. Dar Hawkins s-a dus în audienţă la regină şi a fost iertat. Ba, mai mult, regina a devenit comanditară a unei noi expediţii a lui Hawkins, efectuată în 1564 cu patru nave. Înainte de a părăsi portul, John Hawkins a dat vestitul ordin care apoi a devenit tradiţional în flota britanică: „Slujeşte-l zilnic pe Domnul, iubeşte-ţi aproapele, economiseşte proviziile, fereşte-te de foc şi păstrează bună tovărăşie”.

Şi în această călătorie a achiziţionat sclavi negri de pe coasta apuseană a Africii, pe care i-a dus în Venezuela încercând să-i vândă acolo. Dar

guvernatorul spaniol, care ştia că John Hawkins este pe lista neagră a amiralităţii spaniole, a refuzat orice tratative. Atunci Hawkins a debarcat cu o sută de marinari înarmaţi şi l-a „convins” pe guvernator să-şi schimbe părerea. La întoarcerea în Anglia, Hawkins era un om bogat.

Există informaţii cu privire la faptul că, din această expediţie, John Hawkins nu s-a întors numai cu câteva lădiţe cu galbeni, ci şi cu o lădiţă în care se aflau tuberculii unei plante necunoscute până atunci în Anglia: cartoful. Suntem în 1565 şi singura ţară din Europa care cunoştea cartoful era Spania. Este sigur că Hawkins nu şi-a dat seama de importanţa pe care această iniţiativă a sa o va avea pentru alimentaţia viitoare a majorităţii ţărilor europene. De altfel, în tot decursul veacului al XVI-lea cartoful va fi folosit doar ca plantă medicinală. (Alte surse menţionează că abia în 1586 Francis Drake ar fi adus cartoful în Anglia, după ce, cu doi ani înainte, Walter Raleigh l-ar fi adus în Irlanda; oricum, aceste menţiuni se cuvine să-şi găsească locul în lucrarea noastră, deoarece atât Hawkins, cât şi Raleigh şi Drake se numără printre marii navigatori englezi ai epocii elisabetane şi corsarii vestiţi ai vremii lor.).

În sfârşit, se cuvine menţionată încă o călătorie a lui John Hawkins, întreprinsă în 1567, deoarece atunci l-a însoţit, în calitate de căpitan al navei „Judith” un tânăr în vârstă de 27 de ani pe nume Francis Drake. Nici această expediţie n-a fost lipsită de peripeţii; la San Juan de Uloa, o insulă fortificată în faţa portului Vera Cruz (situat

la Golful Mexic), mica flotă a lui Hawkins a căzut într-o cursă întinsă de spanioli, şi după o luptă înverşunată, cele treizeci de nave ale flotei maiestăţilor lor catolice au capturat un vas englez, executându-i imediat pe marinarii aflaţi pe el. Celelalte două vase care au reuşit să scape erau nava amiral comandată de John Hawkins şi nava „Judith” a căpitanului Francis Drake.

Se pare că Hawkins l-a acuzat mai târziu pe Drake că ar fi dat bir cu fugiţii în faţa flotei spaniole de la Vera Cruz şi n-a putut să-i ierte niciodată că l-a lăsat să se întoarcă singur peste Atlantic, având la bord răniţi şi proviziile aproape complet epuizate. Acest drum de întoarcere i-a prilejuit lui Hawkins (după propriile sale spuse) cele mai îngrozitoare săptămâni din toată viaţa lui – ceea ce la un aventurier de anvergura lui nu înseamnă puţin lucru…

3.

FROBISHER ŞI RALEIGH: SPRE ŢĂRMURI NECUNOSCUTE

După cum despre John Hawkins avem date mai numeroase şi mai exacte cu privire la activitatea sa de negustor de sclavi decât la cea de pirat, tot aşa despre Martin Frobisher sunt mult mai cunoscute datele cu privire la călătoriile sale de explorare a unor ţărmuri până la el necunoscute – sau prea puţin cunoscute. Lucru firesc, fiindcă şi în epoca elisabetană legea

prevedea pedepse pentru piraterie, astfel că isprăvile de acest fel se povesteau în tavernele din porturi (şi în saloanele nobilimii care sprijinea politica ostilă faţă de Spania) şi nu se aşterneau pe hârtie, căci ar fi putut să constituie dovadă în faţa tribunalului.

Martin Frobisher, originar din Yorkshire, era ofiţer în marina militară, unde a fost remarcat de Francis Drake. Acesta l-a luat cu el în câteva expediţii având ca scop capturarea navelor spaniole care se întorceau din Indiile Apusene încărcate cu metale preţioase şi mirodenii. Frobisher n-a înşelat aşteptările protectorului său, dovedindu-se un priceput navigator şi nu mai puţin priceput corsar.

La Londra se constituise în acea vreme o asociaţie de negustori cuprinzând şi câţiva demnitari apropiaţi cercurilor amiralităţii, care hotărâse să finanţeze o expediţie cu scopul de a găsi drumul de nord-vest – aşadar, trecerea din Atlantic în Pacific prin ocolirea Americii pe la nord – drum care ar fi înlesnit considerabil comerţul Angliei cu ţările Orientului. Respectivii negustori se adresară lui Martin Frobisher, oferindu-i comanda micii flote armate de ei, care cuprindea două nave de câte cincisprezece tone şi un vas auxiliar – o pinasă (ambarcaţiune lungă şi îngustă, acţionată de vele şi vâsle) de zece tone.

Aici se cuvine să facem o paranteză menţionând – în legătură cu căutarea drumului de nord-vest – pe francezul Jacques Cartier poreclit „Corsarul vesel”. Originar din Saint Malo (care

avea să dea Franţei piraţi celebri ca Duguay-Trouin şi Surcouf, dar şi scriitori de seamă ca Lamennais şi Chateaubriand), Jacques Cartier devenise eroul a nenumărate anecdote ce se povesteau în saloane şi la curtea Franţei în legătură cu isprăvile sale piratereşti executate cu multă îndrăzneală şi fantezie. În 1534, regele Francisc I îl trimite în căutarea căii maritime de nord-vest, spre China, punându-i la dispoziţie două nave.

Cartier a traversat oceanul până la ţărmul răsăritean al insulei Newfoundland (Terra Nova) unde, din pricina gheţurilor, n-a putut debarca, înaintând spre nord-vest, ajunge la extremitatea nordică a insulei Newfoundland, apoi coboară spre sud-vest, printr-o strâmtoare căreia îi dă numele (nu tocmai potrivit) de Belle Isle („Insula Frumoasă”), după o insulă nelocuită şi cu un aspect dezolant, situată în apropiere. Prin această strâmtoare, aflată între Terra Nova şi Labrador, Cartier pătrunde în golful pe care tot el îl va numi Sfântul Laurenţiu, şi ale cărui maluri le descrie în culori foarte sumbre: „De-ar fi pământul aci tot atât de bun ca porturile! Dar nici nu poate fi numit pământ: numai bolovani şi stânci golaşe. Am cercetat tot ţărmul nordic al golfului, dar n-aş fi putut să adun nici măcar o căruţă de pământ, deşi am debarcat pe uscat în multe locuri”.

Relatarea sumbră a corsarului francez n-a fost în măsură să-i descurajeze pe negustorii londonezi, care trimiseră un corsar englez să caute mult râvnita cale către China. Expediţia

condusă de Frobisher porni în iunie 1576, ajungând în Groenlanda la 11 iulie. Aici pinasa a pierit cu tot echipajul, iar marinarii de pe una dintre nave au dezertat – erau oameni neobişnuiţi cu mările neprietenoase şi pustii ale Nordului, ci mai degrabă cu cele calde ale tropicelor, brăzdate de caravelele spaniole încărcate cu bogăţii… Dar Frobisher şi-a continuat călătoria cu nava „Gabriel”, având un echipaj de douăzeci şi trei de oameni. A ocolit extremitatea sudică a Groenlandei, a descoperit două insule şi a pătruns într-un golf lung şi îngust pe care l-a luat drept locul de trecere căutat, grăbindu-se să-l boteze Strâmtoarea Frobisher. Acest golf de la sud-estul Ţării lui Baffin poartă astăzi numele Meta Incognita („Ţinta necunoscută”) – denumire secretă convenţională, dată de regina Elisabeta, pe care Frobisher a convins-o că este într-adevăr o cale de acces spre Asia.

Pe acest ţărm, marinarii lui Frobisher debarcau din loc în loc, adunând plante şi pietre. Găsind o rocă negricioasă cu vinişoare gălbui Frobisher a fost convins că este aur: încă o dovadă că a ajuns în răsăritul Asiei! Ultima – şi cea mai convingătoare dovadă – a găsit-o în tipul mongoloid al băştinaşilor, descrişi astfel: „… semănau cu tătarii; aveau părul negru, lung, feţe late şi erau nasuri turtite, şi îmbrăcaţi în piei de focă, croite la fel pentru bărbaţi şi femei. Luntrile lor erau făcute de asemenea din piei de focă, iar sub ele se află chila de lemn”.

Dacă în această primă călătorie Frobisher n-a

descoperit trecerea spre Asia, ci un simplu golf, ea capătă oarecare importanţă prin faptul că a prilejuit prima întâlnire, dovedită istoriceşte, între europeni şi eschimoşii din America. (Există temeiuri serioase pentru presupunerea ca băştinaşii aduşi de Cortereal din Labrador şi prezentaţi regelui Manuel al Portugaliei, în 1500, nu erau eschimoşi, ci indieni).

Frobisher n-a mai zăbovit mult în Ţara lui Baffin, mai ales că echipajul lui se împuţinase (cinci marinari, care plecaseră cu o barcă să facă schimb de mărfuri cu eschimoşii, dispăruseră fără urmă). Pe de altă parte, începuse toamna şi oamenii săi nu erau nici obişnuiţi şi nici pregătiţi pentru o iarnă arctică.

La Londra, unde a ajuns în octombrie, cu optsprezece marinari şi un eschimos, Frobisher a fost primit cu cele mai mari onoruri. Regina i-a acordat titlul de „Amiral principal al tuturor mărilor, lacurilor, pământurilor şi insulelor, ţărilor şi locurilor nou descoperite, mai cu seamă în China”. S-a înfiinţat imediat „Compania Chinei” şi regina însăşi a depus cea mai mare parte a capitalului societăţii şi a echipat o navă de două sute de tone. Frobisher şi-a păstrat nava „Gabriel” primind şi nava care dezertase şi se înapoiase între timp în Anglia. În total: o sută şi patruzeci de oameni – marinari, soldaţi, deoarece, conform ordinului strict al reginei, nava cea mare trebuie încărcată cu minereu de aur şi trimisă imediat înapoi, în Anglia.

În Meta Incognita, oamenii lui Frobisher

debarcară cu steaguri şi mărşăluiră în sunete de trâmbiţă prin faţa eschimoşilor uimiţi. Apoi, calele navelor fură Umplute cu peste două sute de tone de minereu aurifer (de fapt simple pietre lipsite de orice valoare) şi în septembrie corsarul sosi triumfător la Londra. O savantă comisie regală stabili numaidecât că minereul cuprinde mult aur şi că strâmtoarea lui Frobisher duce direct în China. Nu sunt singurele confuzii legate de această expediţie: văzând un morman de oase lângă o aşezare eschimosă, Frobisher le-a luat drept oase omeneşti, trăgând concluzia că băştinaşii sunt antropofagi; pe o insulă a zărit o bătrână urâtă şi a crezut că e... diavolul, drept care pe harta lui a apărut o nouă denumire geografică: „Insula Diavolilor".

În iarna aceea, Frobisher a fost eroul cel mai sărbătorit în Anglia. Febra aurului îi cuprindea pe englezi (la câteva decenii după ce-i cuprinsese pe spanioli) şi în primăvara următoare fură echipate cincisprezece nave şi puse sub comanda lui Frobisher – cea mai mare escadră pe care Anglia o trimisese vreodată peste ocean. Această expediţie, începută în mai 1578, avea trei scopuri bine precizate; mai întâi, să întemeieze o colonie şi să construiască o cetate la intrarea în „strâmtoare", întrucât noua „ţară a aurului" putea să atragă şi atenţia altor puteri maritime: în al doilea rând, să înceapă imediat exploatarea minelor de aur: în sfârşit, să continue cu navele mici explorarea „strâmtorii" şi, dacă va fi cu putinţă, să ajungă în China.

De data aceasta, însă, Frobisher fu urmărit de ghinion; se iscă o puternică furtună de zăpadă, una dintre navele mari se ciocni de un gheţar şi se scufundă, celelalte fură risipite spre sud, unde au rătăcit câtva timp până când Frobisher reuşi să le adune. Înaintând apoi spre nord-est descoperi trecerea dintre Meta Incognita la vest şi un grup de insule mici la est: deveni acum limpede că Meta Incognita nu poate fi un continent, căci era aşezată între două strâmtori – una reală, la sud (Strâmtoarea Hudson) şi alta imaginară, la nord („Strâmtoarea" Frobisher).

Prins de toamnă, Frobisher a renunţat să mai construiască o cetate la intrarea în „strâmtoare"; când calele tuturor navelor au fost umplute cu „minereu de aur", a pornit spre Anglia. Dar chiar în ziua următoare, o nouă furtună a împrăştiat navele care apoi s-au întors câte una în diferite porturi engleze. De data aceasta, probele de minereu au nimerit pe mâini mai pricepute, care n-au reuşit să descopere în ele vreo fărâmă de aur…

Cei ce s-au ocupat cu istoria descoperirilor geografice îl nedreptăţesc, în general, pe corsarul Martin Frobisher. Este adevărat că această „cea mai mare expediţie engleză întreprinsă peste ocean în secolul al XVI-lea" n-a dat nici pe departe rezultatele scontate deoarece, Meta Incognita s-a dovedit a nu fi un continent, ci o insulă, strâmtoarea Frobisher nu era o strâmtoare, ci un golf, iar aşa-zisul minereu de aur nu conţinea aur. Totuşi, în decursul expediţiilor sale Frobisher a

cercetat Groenlanda şi Ţara lui Baffin, a pătruns primul în strâmtorile care mai târziu vor căpăta numele lui Davis şi Hudson. El a fost primul european care a întâlnit pe eschimoşii americani şi primul care a studiat natura aisbergurilor – a observat că, atunci când se topesc, se transformă în apă dulce, de unde concluzia că se formează pe uscat şi apoi lunecă în mare.

După eşecul ultimei sale expediţii în regiunile nordice, Frobisher a renunţat să mai caute drumul de nord-vest, revenind la vechea sa activitate de corsar. Ca şi prietenul său Drake, ajunsese la concluzia că aurul e mai uşor de găsit în calele navelor spaniole care se întorceau din Indiile Apusene…

Alţi doi navigatori englezi care se ocupau (între altele) cu pirateria – Richard Grenville şi Walter Raleigh – au întreprins expediţii asemănătoare comanditate de regina Elisabeta. Raleigh, care la un moment dat ajunsese favoritul reginei, a ordonat cercetarea regiunii de la nord de Florida (pe atunci posesiune spaniolă), trimiţând cinci nave sub comanda lui Richard Grenville. Noua regiune a primit numele de Virginia, în cinstea reginei. Cei o sută şi optzeci de colonişti aşezaţi aici, după ce au căutat zadarnic minele de aur promise şi bancurile de scoici cu perle de lângă ţărm, au profitat de faptul că o mică flotă condusă de Francis Drake se întorcea în Anglia după o expediţie împotriva coloniilor spaniole şi au părăsit noua aşezare.

Scurt timp după aceea a sosit acolo Grenville

cu trei nave, lăsând în colonia rămasă pustie cincisprezece oameni meniţi să vegheze asupra posesiunii lui Raleigh; ei au fost însă măcelăriţi de indieni. În 1587, Raleigh a repetat încercarea de a coloniza Virginia, trimiţând trei nave cu un grup de două sute de colonişti; dar în timpul războiului anglo-spaniol, noua colonie, lăsată în voia sorţii, s-a destrămat, coloniştii murind de foame sau ucişi de indieni.

Aceste prime încercări neizbutite de colonizare a Virginiei (care mai târziu va deveni colonie engleză, apoi unul dintre cele şaptesprezece state libere americane) n-au adus Angliei aur, în schimb i-au adus tutunul („de Virginia…”). Numeroase enciclopedii menţionează că în Anglia tutunul a fost introdus în 1583, de Walter Raleigh; acesta fiind unul dintre favoriţii palatului şi arbitru al modei, obiceiul fumatului a fost repede adoptat în saloanele aristocraţiei engleze, răspândindu-se apoi şi în clasele mai puţin avute. Ca şi cartoful, tutunul era socotit în primul rând o plantă medicinală şi s-a bucurat de la început de o bună primire, în ciuda faptului că până târziu, în 1724, biserica (chiar mai mulţi papi) îl condamna ca fiind „iarba diavolului” şi „fumul ce se ridică din iad”.

4.

FRANCIS DRAKE: URMĂRILE NEAŞTEPTATE ALE UNEI EXPEDIŢII ÎN PANAMA

Aurul din calele galioanelor spaniole nu atrăgeau numai pe corsarii englezi, ci şi numeroşi piraţi francezi, olandezi, danezi, care-şi găsiseră refugii în Antilele Mici şi mai ales în insula Broaştei Ţestoase. „Concurenţa” începuse să devină înverşunată când unul dintre cei mai mari corsari englezi, Francis Drake, reuşeşte, pe de o parte, să deplaseze activitatea pirateresc ă din regiunea Indiilor de Vest spre ţărmurile Spaniei, pe de altă parte, să dea flotei spaniole câteva lovituri grele în dreptul ţărmurilor americane dinspre Pacific. Acest pirat, spunea viceregele spaniol din Perú a deschis calea spre Oceanul Pacific tuturor ereticilor hughenoţi, calvinilor, luteranilor şi altor tâlhari…”

Dacă Francis Drake (născut în 1540, la Crownsdale, în Devonshire) nu şi-a câştigat cine ştie ce faimă servind sub John Hawkins, în schimb, cinci ani mai târziu va organiza şi efectua o expediţie pirateresc ă în decursul căreia va dovedi că este întru totul demn de meşterul lui, şi-şi va câştiga porecla „Piratul de fier”. Porneşte în primăvara lui 1572, cu două nave mici, „Paşa” şi „Lebăda” (aceasta din urmă sub comanda fratelui său John), traversează Atlanticul, ancorează lângă Nombre de Dios (astăzi: Panamá), coboară pe ţărm cu cincizeci de oameni, atacă portul şi-l

cucereşte. O rană la picior, care-l făcea să sufere, precum şi faptul că o ploaie torenţială făcuse inutilizabil praful de puşcă, îl silesc pe Drake să abandoneze oraşul, după ce-l jefuieşte în grabă.

Următoarea ţintă a lui Drake este Cartagena (în Columbia de astăzi), port puternic apărat, unde nu reuşeşte să captureze decât o singură navă. Dar aici Piratul de fier intră în relaţii prieteneşti cu băştinaşii sătui de dominaţia spaniolă şi cu câţiva aventurieri hughenoţi veniţi din Antile, şi începe să se aţină la drumul care ducea, prin istmul Panamá, la Nombre de Dios: de dragul aurului spaniol (de fapt: indian), tâlharul de mare se transformase în tâlhar de drumul mare… Aşteptarea n-a fost zadarnică, şi una dintre celebrele „caravane de aur” spaniole – peste o sută de catâri cu samarele încărcate cu metale preţioase şi obiecte de artă – căzu în mâinile tâlharilor.

După luptă, lui Drake îi rămăseseră prea puţini oameni ca să poată căra toată prada până la micul golf unde aşteptau „Paşa” şi „Lebăda”.

Atunci tâlharii îngropară în grabă o parte a obiectelor jefuite, lăsară în voia sorţii răniţii şi porniră spre ţărm cu raniţele încărcate cu aur – fiecare cât putea să ducă. Pe mulţi dintre ei lăcomia i-a pierdut: spaniolii căpătaseră întăriri din Nombre de Dios şi-i urmăreau de aproape pe tâlhari, care uneori preferau să accepte lupta inegală decât să arunce în drum preţioasa povară. Totuşi, se pare că aproape trei sferturi din grupul de englezi şi hughenoţi a reuşit să ajungă pe

bordul navelor, unde prada a fost împărţită cinstit.

Drumul de înapoiere, Drake a fost nevoit să-l facă pe galionul spaniol capturat în faţa Cartaginei, deoarece îi rămăseseră prea puţini oameni ca să poată alcătui echipaje şi pentru celelalte nave: din şaizeci şi cinci câţi plecaseră, în Anglia s-au înapoiat doar treizeci de oameni, ce-i drept, aceşti norocoşi nu mai aveau grija zilei de mâine, partea lor din aurul spaniol capturat fiind suficientă pentru mulţi ani de trai îndestulat.

Dar unii, dintre ei – cu sângele fierbinte şi firea neastâmpărată, care au caracterizat dintotdeauna pe adevăraţii tâlhari ai mării – nici nu se gândeau să se aşeze pe la casele lor. Printre aceştia se număra şi John Exenham, fost bucătar pe „Lebăda”.

Sir Francis Drake (c. 1540 - 1596), poreclit „Piratul de fier“, unul dintre cei mai mari amirali englezi; a avut o contribuţie de seamă la înfrângerea, în 1588, a vestitei flote spaniole cunoscute sub numele de Invincibile Armada.

Exenham şi-a făcut socoteala că, dacă ar ajunge din nou în Panamá, ar putea să pună mâna pe aurul ascuns acolo la expediţia precedentă – pradă uşoară, obţinută fără lupte sângeroase cu spaniolii. Cum Francis Drake era ocupat în Irlanda, unde izbucnise războiul, bucătarul nostru strânse în jurul lui câţiva dintre foştii participanţi

la atacul caravanei spaniole, echipă o navă şi porni la drum. Ajuns în Panamá, cercetă pe rând toate ascunzătorile ştiute de el şi… le găsi goale. De la indieni află că spaniolii puseseră mâna pe răniţii părăsiţi de Drake în pădure şi, cu metodele de convingere caracteristice conchistadorilor acelui veac, îi siliseră să dezvăluie locurile unde se aflau îngropate comorile jefuite.

Atunci Exenham şi oamenii lui ţinură sfat şi ajunseră la concluzia că, dacă tot se aflau în această parte a lumii unde caravanele şi galioanele spaniole nu mai pridideau să care bogăţiile, ar fi păcat să se întoarcă acasă cu mâna goală. Cu ajutorul câtorva sute de indieni – care aveau oricum o socoteală mai veche cu spaniolii – reuşiră să transporte un ca nu (canoe) mare prin pădurea virgină din Panamá, până pe coasta apuseană a Americii Centrale. Astfel se face că fostului bucătar John Exenham îi revine meritul de a fi primul pirat englez care, cu câţiva ani înainte de Francis Drake, a bântuit în apele Oceanului Pacific.

Spaniolii se simţeau în siguranţă pe aceste meleaguri, aşa că nu e de mirare că un galion de mare capacitate, încărcat cu aur provenit de la Quito, a lăsat mica navă a lui Exenham să se apropie de el, bord lângă bord. Când căpitanul galionului şi-a dat seama cu cine are de-a face, era prea târziu; îndrăzneţul bucătar obţinu ca pradă o uriaşă cantitate de aur, din care mica lui navă nu putea să transporte decât o infimă parte.

Acum se dovedi că John Exenham, deşi

deosebit de întreprinzător şi de temerar, nu avea talentul de organizator şi geniul marilor navigatori – caracteristice lui Francis Drake. În loc să plece cu galionul capturat, ocolind America de Sud – pe un drum ce-i drept dificil, dar pe care până la urmă ar fi putut ajunge în Anglia – încercă să se întoarcă pe aceeaşi cale către nava lui englezească, ancorată undeva într-un golfuleţ de pe coasta atlantică a Americii Centrale. Pe drum căzu în mâinile spaniolilor care stăteau la pândă, pierdu doisprezece oameni, fu luat prizonier, dus la Lima şi spânzurat.

Între timp, Drake se întorsese din Irlanda şi pregătea una dintre cele mai mari expediţii piratereşti cunoscute în istorie. Suntem în 1577 şi faima lui se răspândise pe „cele şapte mări ale lumii” – cum se spunea atunci. Englezii îl numeau Piratul de fler, iar spaniolii îi spuneau El Draque – nume pe care-l dădeau în Evul Mediu unui monstru marin…

După relatările contemporanilor era un om înzestrat cu multă voinţă, dar cu o fire nestăpânită. Era irascibil, crud şi superstiţios – bântuit de superstiţii exagerate chiar şi pentru vremea sa. Într-o zi, de pildă, prins de o furtună pe mare, a început să strige că elementele naturii s-au dezlănţuit din pricina unor vrăji făcute de un duşman al său aflat la bord, că „totul a ieşit din cufărul lui”; bineînţeles că „vrăjitorul” a fost imediat ucis.

Totuşi, datorită calităţilor sale excepţionale de navigator, cei ce comanditau expediţiile

piratereşti, şi regina însăşi (care îşi primea partea ei din „beneficii”), îl preferau, în general, celorlalţi mari navigatori englezi ai vremii. Această preferinţă s-a dovedit întru totul justificată, căci piratul Drake a reuşit să ducă la bun sfârşit o expediţie pe care niciun alt pirat până la el n-o realizase (ci numai un navigator portughez cu numele de Magellan): ocolul lumii.

5.

„PIRATUL DE FIER” FACE OCOLUL LUMII

Când a părăsit, în decembrie 1577, portul Plymouth, Francis Drake nu ştia că expediţia sa se va încheia cu o călătorie în jurul lumii: scopul său principal era o incursiune pe ţărmurile dinspre Oceanul Pacific ale coloniilor spaniole – expediţia precedentă (sfârşită tragic pentru Exenham şi oamenii lui) arătase că pentru un pirat îndrăzneţ era o zonă de operaţii deosebit de prielnică.

Comanditarii expediţiei erau regina Elisabeta şi câţiva înalţi demnitari care au furnizat fondurile necesare – bineînţeles cu condiţia ca Drake să nu le divulge numele, deoarece aceasta ar fi creat dificultăţi şi mai mari cu Spania. Flota piraţilor cuprindea patru nave şi câteva pinase ca vase auxiliare.

Drumul până la ţărmul Americii de Sud (gurile fluviului La Plata) a decurs fără incidente deosebite: Drake a capturat un vas portughez,

deoarece una dintre navele lui, „Benedict”, se dovedise cam şubredă pentru asemenea expediţie. Apoi mica flotă a piraţilor a înaintat încet spre sud, până pe ţărmul Patagoniei, unde englezii au venit pentru prima oară în contact cu băştinaşii. Un însoţitor al lui Drake, care a publicat o relatare a călătoriei, îi descrie astfel pe patagonezi: „Erau oameni blajini şi au arătat o asemenea înţelegere pentru nevoile noastre cum n-am întâlnit nici printre creştini. Ne aduceau hrană şi păreau mulţumiţi că ne pot ajuta”.

La sfârşitul lui iunie, flota piraţilor aruncă ancora în micul golf San Julian, unde iernase Magellan. Aici, Drake l-a învinuit pe unicul pasager al expediţiei, pe nume Doughty, de complot; judecat de un tribunal militar constituit ad hoc, Doughty a fost găsit vinovat şi executat pe loc. Mai târziu unii au pretins că n-a existat niciun complot şi că Drake n-a vrut decât să-l imite pe Magellan, aşa cum îl imitase şi când s-a oprit să ierneze în golful San Julian. Întâmplarea l-a ajutat apoi pe Drake căci, întocmai ca Magellan, a pierdut şi el un vas în drum spre Ţara Focului – nava „Elizabeth”…

Înainte de a intra în strâmtoarea Magellan, Drake porunci să se scoată de pe altă navă avariată greementul şi piesele de fier, apoi dădu foc carcasei. Avea acum o singură navă mare, „Pelican”, de două sute şi patruzeci de tone şi câteva vase auxiliare mici.

În strâmtoarea Magellan, mica flotă înainta încet, cu multă băgare de seamă. Pe ţărm, piraţii

au zărit băştinaşii; cronicarul expediţiei ne spune că: „... vasele şi obiectele sălbaticilor păreau lucrate cu multă iscusinţă, erau chiar frumoase. Bărcile făcute din scoarţă de copac nu erau astupate cu câlţi şi nici cătrănite, ci numai acoperite la încheieturi cu fâşii de piele de focă, dar atât de strâns, încât apa nu pătrundea prin ele. Tot din scoarţă de copac erau făcute cănile şi găleţile lor. Cuţitele erau făcute din scoici uriaşe; după ce rupeau marginile, le şlefuiau de pietre până deveneau de ajuns de ascuţite".

Uricarul lui Drake ne dă astfel prima descriere a fuegienilor şi a modului lor de viaţă. (Charles Darwin, care a trecut pe aceste meleaguri cu un sfert de mileniu mai târziu, avea să scrie: „... Barca este cel mai complicat dintre obiectele lor şi a rămas în decursul ultimelor două sute şi cincizeci de ani aşa cum o cunoaştem, din descriere".).

Drumul prin strâmtoare a durat destul de mult. Navele au fost deviate de furtună spre sud şi avem motive temeinice să presupunem că fără să ştie, Drake a ocolit temutul cap Horn (care abia după vreo patru decenii îşi va căpăta numele său olandez). Ajuns în Oceanul Pacific, Drake s-a grăbit să înainteze spre nord: exploratorul se grăbea să redevină pirat. Dar o furtună l-a reţinut multă vreme (cincizeci şi două de zile); o navă a dispărut fără urmă, alta a fost aruncată de furtună înapoi în strâmtoarea Magellan, a ieşit în Oceanul Atlantic şi s-a întors în Anglia. Abia la sfârşitul lunii octombrie furtuna s-a potolit; cronicarul de

pe „Pelican” scrie: „Deodată totul s-a îndreptat ca prin farmec: munţii au căpătat o înfăţişare ospitalieră, cerul zâmbea, marea era ascultătoare…”

Superstiţiosul Drake a socotit că a venit vremea să „spargă ghinionul” şi a rebotezat „Pelicanul”, punându-i numele „Golden Hind” („Ciuta aurie”). După unii autori, între care A. Thomazi de la Academia de marină din Paris, Hind este o formă a lui Hindu, prin urmare noul nume al navei ar sugera „Ţara indiană a aurului”. În sprijinul acestei din urmă teorii vine şi faptul că în acea vreme erau foarte răspândite legendele despre misteriosul şi nespus de bogatul Ei Dorado – legende acreditate cu insistenţă de conchistadorii spanioli „Golden Hind” se îndreaptă, aşadar, spre nord, aruncând ancora lângă insula Chiloe, populată de indieni araucani „care fugiseră de pe continent din pricina cruzimii spaniolilor”. Băştinaşii nu mai aveau încredere în europeni şi când Drake debarcă pe ţărm cu zece marinari înarmaţi îl atacară; doi piraţi fură ucişi şi Drake socoti că e mai prudent să plece. Dar mai departe, spre nord, indienii i-au întâmpinat pe străini cu prietenie, ba le-au dat şi un pilot care i-a condus la Valparaiso. Aici, Drake a prădat oraşul jefuind până şi bisericile, şi a capturat în port caravela spaniolă „Los Reyos”, încărcată cu vin şi… cu o oarecare cantitate de aur”.

Mai departe, spre nord, Drake opreşte într-un mic golf ferit din regiunea Atacama, unde „Ciuta aurie” este reparată – coca şi chila curăţate

de scoici şi cătrănite, pânzele şi parâmele întărite. În drumul său spre nord, Drake îşi dă seama că hărţile spaniole de care se slujea erau greşite; coasta chiliană era însemnată ca având direcţia nord-vest; Drake corijează aceste hărţi deoarece constată că toată coasta chiliană se întinde în general de la sud spre nord, după care cea peruviană coteşte într-adevăr spre nord-vest. (Este posibil ca hărţile spaniole să fi fost cu intenţie greşite, spre a induce în eroare pe navigatorii care ar fi voit să ia în stăpânire teritorii ale Lumii Noi în numele altor state). Oricum, după călătoria lui Drake, pe hărţile europene conturul Americii de Sud a apărut corect, aşa cum ne este cunoscut azi.

După ce a fost reparată, „Ciuta aurie” porni să vâneze nava spaniolă „Nuestra Señora de la Conception” care colecta aurul şi argintul din porturile vestice, ducându-le în Panamá, unde erau încărcate pe catâri şi transportate pe coasta Atlanticului. Drake promise un lanţ de aur marinarului care va zări primul nava spaniolă; la Callao, unde erau ancorate în radă treizeci de nave spaniole, Drake nu se sfii să intre cu „Ciuta aurie” şi să stea acolo toată noaptea, trăgând cu urechea la marinarii de pe vasele învecinate care vorbeau cu glas tare despre „Nuestra Señora”. Află astfel că nava spaniolă avea doar un mic avans; dimineaţa, Drake ridică ancora şi curând o ajunse din urmă.

Căpitanul spaniol îl lăsă să se apropie, iar când îşi dădu seama cu cine avea de-a face era prea târziu ca să mai poată folosi tunurile. După o

luptă scurtă, piraţii puseră mâna pe navă şi începură să care prada pe „Ciuta aurie”: mai întâi pietrele preţioase, apoi aurul şi la urmă argintul.

Întrebat de căpitanul spaniol dacă s-a declarat război între Anglia şi Spania, Drake i-a răspuns că spaniolii l-au jefuit pe el şi pe Hawkins şi că acum vrea să-şi acopere paguba”. În dimineaţa următoare, scrie cronicarul lui Drake, a început inventarierea şi estimarea prăzii, care a durat şase zile… Am găsit aici pietre preţioase, 13 lăzi cu monede de argint, 80 de pfunzi (circa 36,6 kg. – H.M.) de aur, 26 butoaie cu argint nemarcat… La sfârşitul celei de a şasea zile ne-am luat rămas bun de la proprietarul vasului: el a plecat oarecum uşurat spre Panamá, iar noi am ieşit în larg”.

Aşadar, Drake n-a „confiscat” nava spaniolă, nici nu i-a dat foc cum era obiceiul. Ba, mai mult, la despărţire i-a dăruit căpitanului spaniol o medalie pe care era gravat numele său într-o formă de circumstanţă: Francesco Draque. Aceasta se întâmplă într-un secol în care piraţii îi vindeau pe captivi ca sclavi sau îi aruncau pur şi simplu peste bord. Iată, aşadar, încă o trăsătură a firii atât de contradictorii a lui Drake – gesturi neaşteptate, pline de fantezie, cu un caracter romanţios-medieval.

Drake socotea că întoarcerea prin strâmtoarea Magellan era primejdioasă, căci era posibil ca acolo să-l aştepte spaniolii. (Ulterior s-a dovedit că avea dreptate; într-adevăr, o escadră militară fusese trimisă să-i taie calea). De aceea,

hotărî să se întoarcă pe mult discutatul drum de nord-vest (suntem în perioada expediţiilor lui Frobisher) ocolind America de Nord. Având în cala „Ciutei aurii” o pradă ce se cifra la o sumă uriaşă, nu mai ataca marile oraşe, ci, ocazional, numai aşezările modeste şi navele de tonaj mic.

După ce a urcat în lungul coastei mexicane spre nord, vremea s-a schimbat brusc. A început să ningă, parâmele s-au acoperit cu gheaţă, ceaţa deasă silea adesea nava să stea pe loc. Vreme de două săptămâni Drake n-a reuşit să stabilească poziţia navei nici după soare şi nici după stele. Atunci hotărî să se întoarcă spre sud şi a ajuns într-adevăr într-o regiune pe care cronicarul o caracterizează ca „... un ţinut minunat, cu climă blândă”. Este actualul golf San Francisco, în apropierea căruia piraţii au aruncat ancora; apoi au debarcat pe ţărm, instalând o tabără pe care au întărit-o. Băştinaşii – indieni din California – nu manifestau intenţii ostile, ci se uitau numai cu uimire la străini. Mai târziu le-au adus chiar daruri, pene şi saci cu tutun. Într-o zi a apărut în tabără şi căpetenia tribului, însoţit de războinici înveşmântaţi în mantii de blană. Atunci Drake hotărî că venise momentul să anexeze oficial regiunea, transformând-o în posesiune engleză. Cuvântarea – într-o limbă pentru el de neînţeles – pe care i-o adresase şeful tribului, o interpretă ca o rugăminte a „regelui” din partea locului de a lua ţara sub protecţia sa. Ţinu şi el o scurtă cuvântare, arătând că „în numele reginei, pun stăpânire pe întreaga ţară, pe care cu acelaşi

prilej o botez Albion”. L-au îndemnat la aceasta – scrie cronicarul – două pricini: „În primul rând culoarea albă a stâncilor de pe ţărm, iar în al doilea rând, dorinţa de a lega această ţară de patria noastră, care s-a chemat pe vremuri astfel”.

Înainte de a pleca din Noul Albion, Drake procedă în felul exploratorilor portughezi: ridică pe ţărm un stâlp, cu o plăcuţă de aramă pe care au fost gravate numele reginei, data sosirii englezilor şi data supunerii băştinaşilor. Sub placă a prins o monedă de argint cu chipul şi stema reginei, iar mai jos a pus să se graveze numele lui.

Sosise acum vremea întoarcerii. După încercarea nereuşită de a ocoli America pe la nord, lui Drake îi mai rămăsese o singură soluţie: să străbată Oceanul Pacific, apoi să ocolească Africa pe la Capul Bunei Speranţe. O adoptă, cu atât mai mult cu cât, cu prilejul capturării unei nave spaniole, pusese mâna pe doi piloţi care cunoşteau drumul, precum şi pe hărţi destul de bune cu privire la Marea Chinei şi regiunea Molucelor.

„Ciuta aurie” porni mai întâi către insulele Mariane. Timp de şaizeci şi opt de zile, piraţii nu văzură decât cerul şi apa; abia la sfârşitul lunii septembrie s-a ivit în zare pământul – una dintre insulele Moluce – dar din pricina vânturilor potrivnice, reuşiră să debarce abia în noiembrie, în insula Temate. Locuitorii de aici, care se aflau în duşmănie cu portughezii, îi aprovizionară pe englezi.

Hărţile spaniole se dovediră a nu fi chiar

foarte exacte, căci „Ciuta aurie” a rătăcit apoi vreme de o lună prin labirintul de insuliţe de la sud de Celebes (astăzi: Sulawesi, în Indonezia); la un moment dat, era cât pe ce să piară, lovindu-se de un recif. Lângă Java, piraţii au aflat de la localnici că în apropiere se află nave mari, asemănătoare cu „Ciuta aurie”, şi atunci Drake, care nu avea deloc poftă să se măsoare cu portughezii (nava era îngreunată de aurul spaniol şi de mirodenii achiziţionate pe drum) porni drept spre Capul Bunei Speranţe, ocoli Africa pe la mijlocul lui iunie 1580, iar la sfârşitul lui septembrie îşi făcu intrarea triumfală la Plymouth, după doi ani şi zece luni de la plecare. Astfel s-a încheiat cea de a doua călătorie în jurul lumii, începută ca o simplă expediţie piraterească.

Cu toate că efectuată la aproape o jumătate de veac după cea a lui Fernao Magalhaes (mai cunoscut sub numele de Magellan), expediţia lui Francis Drake în jurul lumii constituie o realizare cu totul excepţională pentru acea vreme. Nu trebuie să pierdem din vedere nici faptul că „Golden Hind” s-a întors în portul Plymouth cu comandantul ei la bord, spre deosebire de nava spaniolă „Victoria”, care şi-a pierdut comandantul în împrejurări tragice – ucis în insula Cebu din Arhipelagul Molucelor – încheierea călătoriei făcându-se sub comanda locotenentului lui Magellan, pe nume Juan Sebastian El Cano.

În Anglia, întoarcerea lui Drake a fost evenimentul cel mai remarcabil al anului. Făcând abstracţie de acţiunile pur piratereşti (abordajul,

jaful ş.a.), Drake dovedise cu prisosinţă că este unul dintre cei mai mari navigatori ai vremii lui. Aceasta, precum şi faptul că pentru fiecare liră investită comanditarii expediţiei au primit patruzeci şi şapte de lire, i-a creat o mare popularitate. Regina Elisabeta i-a făcut o vizită pe „Ciuta aurie” şi în strigătele entuziaste ale echipajului, l-a ridicat la rangul de cavaler. Legenda, foarte verosimilă de altfel, povesteşte că regina l-a pus pe Drake să îngenuncheze şi i-a luat spada, ca pentru a-l pedepsi, spunându-i: „Drake, regele Spaniei mi-a cerut capul tău. Am venit să ţi-l retez!” Apoi l-a bătut cu spada pe umăr şi a adăugat: „Ridică-te, sir Francis!”

Piratul Francis Drake deveni astfel sir Francis Drake, membru al aristocraţiei engleze. Cu alte cuvinte, în loc să fie judecat conform legii şi condamnat la moarte pentru piraterie (plângeri existau cu duiumul, mai ales din partea ambasadorului Spaniei – ţară cu care Anglia se afla totuşi în relaţii diplomatice), Drake este sărbătorit ca un erou şi înnobilat de însăşi Elisabeta, pe bordul vasului său pirateresc. Aceasta arată că expresia „Corsarii (sau piraţii) Maiestăţii Sale” – folosită în legătură cu Killigrew, Frobisher, Raleigh, Cumberland, Cavendish, Drake şi mulţi alţii – nu este doar un eufemism, ci corespunde pe deplin unor realităţi din epoca elisabetană.

Pe de altă parte, gestul regal ne apare oarecum justificat: mai întâi, fiindcă asemenea distincţii erau conferite în mod obişnuit marilor

navigatori (şi Sebastian El Cano fusese înnobilat şi primise de la rege un glob de aur cu inscripţia *Primus circumdedistime* – „Tu m-ai înconjurat primul”) şi apoi, prin faptul că Spania şi Anglia se aflau de mulţi ani într-un „război rece” (cum s-ar spune acum), care nu va întârzia să atingă un stadiu „fierbinte” în 1588, când Filip al II-lea va trimite împotriva Angliei cea mai mare flotă de război cunoscută până atunci în istorie: Invincibila Armada.

6.

CUM A FOST ÎNVINSĂ INVINCIBILA ARMADA

Pentru spanioli era mai puţin important faptul că expediţia pirateresc ă a lui Drake s-a sfârşit cu înconjurul lumii. Ea a avut, însă, importante consecinţe diplomatice, între care o înrăutăţire simţitoare a relaţiilor anglo-spaniole. Ambasadorul Spaniei la curtea Angliei a cerut pedepsirea exemplară a piratului şi restituirea bunurilor jefuite, evaluate la mai multe milioane lire-aur. Dar regina Angliei nici nu se gândea să renunţe la asemenea pradă: l-a copleşit pe Drake cu onoruri, l-a înnobilat, se plimba cu el în văzul lumii prin parcul palatului, captivată de povestirile despre aventurile lui atât de neobişnuite. Abilă diplomată, Elisabeta a poruncit să se răspundă ambasadorului spaniol că toate bunurile vor fi păstrate în tezaurul regal până când între Anglia şi Spania se vor încheia socotelile în privinţa

pretenţiilor reciproce. Pentru inventarierea şi „sigilarea” avuţiilor de pe „Ciuta aurie”, regina a trimis un funcţionar cu ordinul ca acesta să-i acorde în prealabil lui sir Francis Drake timpul necesar „pentru a aranja lucrurile”. După cum a declarat însuşi Drake „... regina dorea ca nimeni să nu afle cifrele exacte”.

Expediţia lui Drake în jurul lumii a mai avut o consecinţă deosebit de importantă în ce priveşte rivalitatea dintre Spania şi Anglia, ca puteri maritime în plină dezvoltare: ea a descoperit pentru navele engleze regiuni pe care înainte vreme le cunoşteau numai spaniolii şi portughezii şi a demonstrat că ele constituie o sursă uriaşă de bogăţii obţinute fie prin comerţ, fie prin piraterie. După memorabila călătorie a Piratului de fier şi beneficiile enorme obţinute de comanditarii lui, s-au organizat numeroase asemenea expediţii, între care se cuvine menţionată în primul rând cea întreprinsă în 1586 de Thomas Cavendish.

Mai tânăr cu cincisprezece ani decât Drake, Cavendish se trăgea dintr-o familie nobilă din Suffolk, studiase la Cambridge şi fusese primit la Curte. Ca punct de plecare al expediţiei alege tot portul Plymouth; se pare că la bordul celor trei nave ale sale avea oameni care serviseră sub Drake pe „Ciuta aurie”, căci o parte dintre locurile alese pentru odihnă şi reparaţia navelor sunt aceleaşi.

Aristocratul din Suffolk şcolit la Cambridge nu s-a purtat mai blând decât piratul Drake – dimpotrivă: după ce a abordat în apele ecuatoriale

nava „Santa Ana”, a spânzurat un călugăr aflat la bordul ei, iar pe marinarii care scăpaseră cu viaţă i-a debarcat, fără provizii, pe un ţărm pustiu. (Sunt procedee obişnuite pentru acel veac. Un alt corsar elisabetan, Anthony Knivet, povesteşte că, atunci când s-a îmbolnăvit, a fost pur şi simplu abandonat, împreună cu alţi optsprezece marinari bolnavi, pe o insulă pustie, de către însuşi căpitanul navei lor; prins de indieni şi vândut ca sclav portughezilor, Knivet izbuteşte în cele din urmă să scape şi, întors în Anglia, îşi scrie memoriile.).

Thomas Cavendish reuşeşte să repete aproape întocmai performanţa lui Drake – ocoleşte Capul Bunei Speranţe şi după doi ani se întoarce la Plymouth cu o singură navă. Este primit ca un erou, iar regina Elisabeta participă la un banchet dat în cinstea lui. Se pare că de data aceasta regina a fost mai puţin prudentă, căci iată ce relata ambasadorul spaniol într-un raport către Filip al II-lea: „Zilele acestea s-a întors din Perú căpitanul Cavendish. A oferit reginei un banchet pe vasul lui şi a povestit cu lux de amănunte despre faptele lui eroice. Fără îndoială că prada lui e importantă, căci sala era decorată cu stofe ţesute cu fir de aur şi de argint, fiecare marinar avea un lanţ de aur la gât, velele erau din damasc albastru şi steagurile aveau podoabe dintre cele mai preţioase. Astfel trebuie să fi călătorit şi regina Cleopatra! Nu mai lipseau decât parâmele împletite din fire de mătase… Iar regina se pare că a declarat: «Regele Spaniei este un câine care

latră, dar nu muşcă. Dar nu-mi pasă de acest lucru, atâta vreme cât încărcăturile de aur şi argint ale corăbiilor sale ajung la mine»”.

Este limpede că asemenea acţiuni nu erau în măsură să îmbunătăţească relaţiile anglo-spaniole. Ele s-au înăsprit cu osebire în 1586 – anul în care Thomas Cavendish a pornit în expediţia sa în jurul lumii, iar Drake, în fruntea unei flote de douăzeci şi cinci de nave, a prădat câteva porturi de pe insula Haiti şi de pe coasta de sud-vest a Mării Caraibilor. Relaţiile anglo-spaniole vor atinge tensiunea maximă un an mai târziu, în 1587, când Elisabeta o va executa pe regina catolică scoţiană Maria Stuart – după ce o ţinuse în captivitate vreme de aproape nouăsprezece ani. Indiferent de mobilurile care au îndemnat-o pe Elisabeta la acest act (până astăzi părerile istoricilor diferă în această privinţă...), el nu putea decât să irite pe regele Filip al Spaniei, foarte ataşat de catolicism, pe care voia să-l facă să triumfe cu ajutorul armelor. (Filip al II-lea sprijinise rugurile inchiziţiei spaniole şi instituise un regim de teroare în Ţările de Jos unde triumfase reforma).

Spania începu, aşadar, să se pregătească de război. O bună parte a flotei militare spaniole se afla ancorată la Cádiz, pe atunci cel mai mare port spaniol. Francis Drake nu aşteptă o declaraţie oficială de război – de asemenea acte formale nu se sinchisea etica lui de pirat – ci întreprinde o incursiune de o îndrăzneală aproape nebunească: având numai patru nave – ce-i drept foarte bine înarmate – şi bazându-se pe surpriză (care fusese

dintotdeauna o aliată de nădejde a piraţilor) pătrunde în portul Cádiz, unde scufundă sau incendiază treizeci şi trei de nave spaniole. „Am pârlit barba regelui Spaniei” va spune el mai târziu, în batjocură, referindu-se la această expediţie într-adevăr ieşită din comun.

Pentru mentalitatea de pirat a lui Drake este caracteristic şi faptul că nu s-a mulţumit cu acest atac, pe deplin reuşit, asupra navelor militare spaniole, ci, pe drumul de înapoiere, a atacat şi distrus în largul coastelor Portugaliei câteva zeci de vase comerciale inamice, jefuindu-le. Cea mai bogată pradă i-a furnizat-o un vas portughez care venea din India încărcat cu mirodenii – atât de bogată, încât fiecare marinar din escadra lui Drake se putea retrage „până la sfârşitul vieţii lui”.

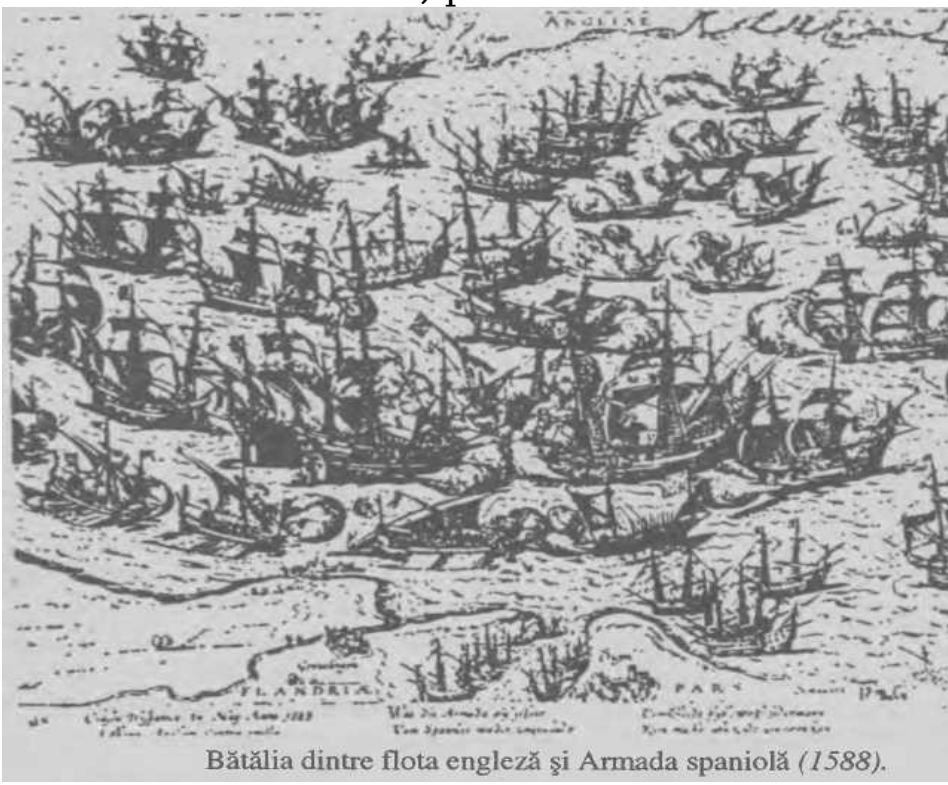
La ordinul lui Filip al II-lea a fost mobilizată întreaga flotă spaniolă şi portugheză (între 1580 şi 1640 Portugalia era unită cu Spania), cuprinzând o sută şi treizeci de nave cu opt mii de marinari, precum şi nouăsprezece mii de soldaţi care urmau să debarce în Anglia. Această „Invincibila Armada”, cum o numeau spaniolii, a părăsit Lisabona în 1586, sub comanda ducelui Alonzo de Medina-Sidonia. Flota militară engleză cuprindea doar şaptezeci de nave relativ mici, la care s-au adăugat în grabă câteva zeci de nave particulare, cu un total de şaptesprezece mii cinci sute de marinari. Forţele maritime engleze erau comandate, bineînţeles, tot de un aristocrat, lordul Haward of Effingham, dar cuprindeau marinari cu

multă experienţă şi pe cei mai vestiţi piraţi, printre care Howkins şi Drake – acesta din urmă în calitate de viceamiral. În afară de aceasta, forţelor engleze li s-a alăturat flotila de vase de coastă a lordului Seymour, precum şi o escadră olandeză cuprinzând echipaje experimentate.

Invincibila Armada s-a îndreptat, prin Marea Manecii, spre Flandra (pe atunci sub ocupaţie spaniolă), unde urma să îmbarce, pe vase mari de transport, o armată compusă din treizeci de mii de pedestraşi şi patru mii de călăreţi, care sub protecţia Armadei, trebuia să străbată cei o sută de kilometri până în Anglia. Este cea mai mare desfăşurare de forţe militare combinate – navale şi terestre – cunoscută până atunci. Planul de atac spaniol fusese întocmit de amiralul Bassano – după concepţiile de strategie navală stabilite la Lepanto – amiral de şcoală veche şi care, de altfel, murise scurtă vreme înainte de începutul ostilităţilor împotriva Angliei.

Flota engleză a lăsat Armada spaniolă să pătrundă în Marea Manecii, apoi i-a căzut în spate atacând şi distrugând navele care rămâneau în urmă – tactică familiară căpitanilor de piraţi şi care dădu rezultate: englezii „smulgeau din coada păsării spaniole o pană după alta”, spune un cronicar al vremii. La ordinul amiralului, Armada s-a oprit în locul cel mai îngust al strâmtorii, în dreptul ţărmului Franţei, aşteptând sosirea trupelor din Flandra… care la rândul lor aşteptau ca Armada să cureţe strâmtoarea de navele engleze şi olandeze care constituiau un pericol

pentru vasele greoaie de transport. Cum s-a stârnit vântul, englezii au trimis spre escadra inamică vase de incendiere; pe navele



Bătălia dintre flota engleză şi Armada spaniolă *(1588).*

spaniole a izbucnit panica, unele s-au împrăştiat, multe au pierdut legătura cu vasul-amiral. Profitând de panică, englezii au început bătălia, care a durat până la căderea nopţii.

Se înfruntau aici două concepţii cu privire la strategia navală: cea veche, de la Lepanto, folosind nave de mare tonaj şi având pe bord soldaţi cu armament greu care nu interveneau decât după abordaj – şi cea nouă, folosind nave uşoare, lesne manevrabile, care evitau abordajul urmărind scufundarea flotei inamice cu ajutorul

artileriei sau prin incendiere. Spaniolii au luptat cu înverşunare, dar până la urmă au fost înfrânţi, suferind pierderi grele.

Armada n-a mai putut face joncţiunea cu vasele de transport care o aşteptau în Flandra, deoarece escadrele ei fuseseră izolate de către navele engleze, mai mobile; şi nici nu se putea întoarce în Spania, strâmtoarea fiind blocată de flota engleză. Vântul dinspre sud o mână către Marea Nordului, în timp ce englezii continuau să hărţuiască navele rătăcite sau rămase în urmă; era o tactică eficace, cu atât mai mult cu cât spaniolii se aflau în ape străine, pe când englezii şi olandezii erau „la ei acasă”. Totuşi, Drake nu îndrăznea să dezlănţuie un atac general, deoarece muniţiile flotei engleze erau pe sfârşite.

Singura soluţie care le rămăsese spaniolilor era să se întoarcă în patrie ocolind ţărmurile nordice ale Scoţiei şi Irlandei. În ajutorul lui Effingham şi al lui Drake veni un factor imprevizibil: stihiile dezlănţuite ale naturii. În dreptul insulelor Orkney, Armada fu surprinsă de o furtună năprasnică; navele spaniole fură risipite în toate direcţiile, multe s-au lovit de stânci scufundându-se, iar valurile aruncau la mal mii de cadavre. Naufragiaţii care au reuşit să ajungă la ţărm au fost măcelăriţi, sau luaţi prizonieri şi apoi executaţi.

Mai mult de jumătate din navele Invincibilei Armada n-au izbutit să se întoarcă în Spania: dintre marinari şi soldaţi au murit peste douăsprezece mii de oameni, înecaţi sau ucişi pe

ţărmurile Scoţiei, după ce naufragiaseră. Spania primise o grea lovitură – Anglia se afirma ca putere maritimă în plină ascensiune, datorită în bună parte acelor navigatori capabili, îndrăzneţi şi lipsiţi de scrupule, pe care istoria îi desemnează uneori sub numele de „Piraţii Maiestăţii Sale”.

Marii corsari ai epocii elisabetane, fie aristocraţi prin naştere, fie înnobilaţi de regină, au avut, în general, un sfârşit trist, uneori tragic.

Sir Francis Drake şi sir John Hawkins (acesta din urmă fusese înnobilat în 1588, după înfrângerea Armadei) au pornit în 1595, să prade San Juan de Uloa (pe insula cu acelaşi nume, în faţa portului mexican Vera Cruz), în fruntea unei escadre de douăzeci şi cinci de nave. Erau bărbaţi trecuţi de prima tinereţe; Drake avea cincizeci şi cinci de ani, iar Hawkins şaizeci şi trei (iar nu 75, cum presupunea L. Buhnau în op. cit.) în drum se opresc în insulele Canare şi încearcă un atac asupra oraşului Las Palmas, dar sunt nevoiţi să se retragă spaniolii învăţaseră câte ceva din lecţiile primite şi întăriseră forturile oraşelor prevăzându-le cu artilerie modernă. La fel păţiră englezii şi la Porto Rico unde, după o luptă înverşunată, se retraseră cu pierderi grele. John Hawkins îşi găsi aici sfârşitul: după unii, lovit de proiectilul tras de o muschetă spaniolă, după alţii, de inimă, în urma unei certe violente cu Drake.

Drake mai dădu un ultim atac, în care reuşi să scufunde o fregată spaniolă, în schimb pierdu patru sute de oameni. Se îndreptă atunci spre Cartagena şi Panamá – regiune pe care o cunoştea

bine din expediţiile sale din tinereţe – dar nici aici nu avu mai mult succes. În timp ce pregătea atacul asupra fortului din Porto Bello, „portul aurului”, cum i se spunea, Drake se îmbolnăvi de dizenterie şi dădu ordinul de întoarcere în patrie. Nu avea să mai revadă ţărmurile Angliei, unde fusese de atâtea ori primit cu urale şi sărbătorit ca un erou – a murit la 7 februarie 1596, pe drum şi, conform dorinţei sale, şi-a găsit mormântul pe fundul oceanului, după tradiţia marinărească. Escadra engleză a pierdut, în această expediţie, zece nave şi o mie cinci sute de oameni, precum şi doi dintre cei mai străluciţi amirali.

Spaniolii Continuară să ia măsuri de apărare a flotei lor comerciale împotriva corsarilor englezi, deoarece Walter Raleigh, George Clifford Cumberland (căruia regina îi dăduse Ordinul Jartierei, cea mai mare decoraţie engleză) şi alţii continuau să organizeze expediţii piratereşti împotriva lor. Între altele, recurseră la o soluţie relativ simplă (la care vor recurge şi englezii, trei veacuri mai târziu, în timpul celui de-al doilea război mondial, din pricina atacurilor submarinelor germane): organizară convoaie de vase comerciale, care nu străbăteau Atlanticul decât de două sau de trei ori pe an, sub protecţia vaselor de război.

Nici Walter Raleigh, ultimul mare corsar elisabetan, n-a avut un sfârşit mai fericit. După moartea reginei Elisabeta este acuzat de conspiraţie împotriva regelui Iacob I şi închis în Tumul Londrei, unde va sta vreme de treisprezece

ani şi va scrie o „Istorie universală”. Eliberat, pleacă (la vârsta de şaizeci şi cinci de ani) în Guyana, unde n-are mai mult succes decât au avut Hawkins şi Drake în ultima lor expediţie. Întors la Londra este arestat, condamnat şi decapitat (1618); nu se ştie nici până astăzi – şi probabil că nu vom afla vreodată – care a fost rolul său în conspiraţia împotriva lui Iacob I (fiul reginei catolice Maria Stuart) şi dacă procesul lui n-a fost decât o înscenare.

7.

SIR HENRY MAINWARING: „DESPRE ÎNCEPUTURILE, OBICEIURILE ŞI SUPRIMAREA PIRAŢILOR”.

Sub domnia Stuarţilor – Iacob I şi Carol I (1603 – 1648) – comerţul Angliei decade, în parte şi datorită faptului că piraţii barbareşti deveneau tot mai îndrăzneţi (suntem în perioada expediţiilor lui Simon Danser poreclit Capitaine Diable şi a aliatului său John Warde), avântându-se până aproape de coastele engleze. Pe de altă parte, asistăm şi la o recrudescenţă a activităţii piraţilor englezi, ce-i drept nu în stilul impunător al unor Drake sau Hawkins. Căpitanul John Smith, unul dintre marii călători ai vremii, arată (într-o lucrare autobiografică intitulată: *The True Travels and Adventures of Capitaine John Smith):* „După moartea graţioasei noastre regine Elisabeta… regele Iacob, care domnise din copilărie în pace

cu toate naţiunile (la vârsta de un an se urcase pe tronul Scoţiei, sub numele de Iacob al VI-lea; în 1603, la vârsta de treizeci şi şapte de ani, devine şi rege al Angliei, sub numele de Iacob I – H.M.), se vedea în situaţia de a nu avea ce face cu războinicii de profesie. Cei bogaţi rămăseseră cu ce aveau, iar cei săraci, care n-aveau cu ce-şi duce traiul, s-au făcut piraţi…”

Totuşi Anglia a dat şi sub Stuarţi doi piraţi vestiţi, ambii de origine nobilă: sir Henry Mainwaring şi sir Francis Verney, ale căror biografii prezintă unele analogii cu cele ale marilor corsari ai epocii elisabetane. „Mainwaring a fost unul dintre acele genii care au trăit într-o epocă nepotrivită. Fără îndoială că dacă s-ar fi născut cu cincizeci de ani mai devreme, faima lui ar fi rivalizat cu cele ale marilor navigatori Drake şi Raleigh”, este de părere Philip Gosse (în op. cit.).

Henry Mainwaring s-a născut în Shropshire şi a studiat la Oxford; după ce a fost avocat, soldat şi marinar – profesiuni în care n-a prea avut succes – a achiziţionat o navă mică, de şaptezeci de tone, pe care a botezat-o „Resistance” şi a pornit spre Antile „să facă negoţ”. În apropiere de Gibraltar, oamenii de pe bord aveau să afle de ce alesese Mainwaring, pentru „negoţul” său, o navă atât de mică, de rapidă şi de bine înarmată: tânărul căpitan strânse echipajul pe punte, anunţă că renunţă la călătoria în Antile şi că are de gând să atace toate navele spaniole pe care le va întâlni. Ca bază de operaţii, Mainwaring alesese

Marmora pe coasta barbarescă.

Expediţiile proaspătului pirat au fost încununate de un deplin succes şi în scurt timp Mainwaring se afla în fruntea unei flote alcătuită din nave spaniole capturate. Se bucura de faima că n-a cruţat niciodată o navă spaniolă, şi că nu s-a atins vreodată de o navă engleză – ba, mai mult, pe cât îi era cu putinţă, îi împiedica şi pe ceilalţi piraţi să jefuiască navele care arborau pavilionul englez. Nu este deci de mirare că în porturile engleze era sărbătorit ca un erou, iar în sudul Irlandei – unde se aflau alte ascunzători de-ale sale – bogăţia şi generozitatea lui îl transformaseră într-o figură legendară.

Filip al III-lea, regele Spaniei, care învăţase câte ceva din trista experienţă a predecesorului său căruia piraţii englezi îi înjumătăţiseră Armada, îi oferi lui Mainwaring o sumă mare de bani şi un post important în serviciul flotei spaniole. Dar piratul care studiase la Oxford refuză categoric, după cum refuză şi propunerile beiului de Tunis care-i oferea o asociaţie avantajoasă cu condiţia să treacă la islamism.

În 1614, flota piraterească de sub comanda lui Mainwaring se mărise atât de mult, încât ducea lipsă de oameni pentru a completa echipajele. Atunci se îndreptă spre Terra Nova, regiune unde Mainwaring spera să poată recruta oameni potriviţi. Între documentele arhivelor Oficiului colonial britanic se află un raport privind această călătorie – raport în care se menţionează, între altele: „Căpitanul Mainwaring a sosit cu diverşi

alţi căpitani la Terra Nova în ziua de 4 iunie, cu opt nave înarmate ca pentru război… în toate porturile au rechiziţionat de pe vasele pescăreşti dulgheri, provizii pentru drum, muniţii şi tot ce mai aveau nevoie – din fiecare şase marinari au luat unul, precum şi o cincime din provizii; de pe navele portugheze au luat tot vinul şi alte alimente, afară de pâine; de pe o navă franceză din Harbour Grace au luat 10.000 scrumbii; unii oameni de pe mai multe vase au dezertat spre a li se alătura. Au capturat şi o navă franceză care pescuia la Carbonear şi, după ce au stat trei luni şi jumătate în regiune acţionând după bunul lor plac… la 14 septembrie 1614 au plecat luând cu ei patru sute de marinari şi pescari – mulţi dintre ei voluntari, alţii cu forţa”.

La întoarcerea din Terra Nova, Mainwaring a găsit Marmora ocupată de spanioli. Între timp, însă, un nou port se deschisese piraţilor: Villeffanche (în apropiere de Nisa), pe atunci în ducatul Savoia; Mainwaring îşi stabili aici cartierul general, în alianţă cu un alt pirat englez, pe nume Walsingham.

Escadrele reunite ale celor doi piraţi alcătuiau acum o forţă redutabilă. În primele şase săptămâni de la încheierea alianţei dintre ei, au jefuit de pe navele spaniole mărfuri în valoare de circa o jumătate de milion de coroane. Navele spaniole nu mai îndrăzneau să iasă din porturi, iar regele Filip al III-lea puse mari recompense pe capetele celor doi piraţi şi, în afară de aceasta, trimise o escadră de cinci nave de război

împotriva lor. Plecând din Cádiz, flota regală întâlni trei nave piratereşti comandate chiar de Mainwaring. Se încinse o luptă înverşunată, care a durat până la căderea nopţii, când spaniolii au fost fericiţi să poată scăpa cu fuga, intrând cu navele lor greu avariate în portul Lisabona.

Din nou regele Spaniei schimbă metoda: îi propuse lui Mainwaring douăzeci de mii de ducaţi anual şi comanda unei escadre spaniole; corsarul refuză din nou ispititoarea propunere, continuând să dea lovitură după lovitură flotei spaniole. Activitatea aceasta deosebit de dăunătoare devenise o chestiune de stat şi ambasadorul Spaniei şi Franţei la Londra fi ameninţară pe paşnicul rege Iacob cu măsuri dintre cele mai drastice dacă nu va pune capăt, într-un fel sau altul, expediţiilor piratereşti ale supuşilor săi.

Regele Iacob trimise un emisar lui Mainwaring, punându-i pe acesta în faţa următoarei alternative: sau amnistia, pentru el şi oamenii lui, cu condiţia să renunţe la activitatea piraterească sau, în caz contrar, flota regală va porni o acţiune energică pentru exterminarea piraţilor. De data aceasta propunerea nu mai venea de la regele Spaniei şi nici de la beiul Tunisului – Mainwaring o primi şi (la 9 iunie 1616) intră în portul Dover, unde este amnistiat deoarece „... nu comisese prea mari fărădelegi”. Oamenii săi promiseră solemn că nu se vor mai îndeletnici cu pirateria şi li se îngădui să se întoarcă la casele lor în diferite porturi engleze.

Spre deosebire de predecesoarea sa,

Elisabeta, regele Iacob era hotărât să pună definitiv capăt activităţii piratereşti din largul coastelor Angliei. Şi oare cine era mai potrivit să conducă această acţiune decât un fost pirat, care cunoştea toate metodele şi ascunzişurile piraţilor? Şi astfel, Mainwaring, iertat şi pocăit, intrat în graţiile regale, porni pe mare să distrugă pirateria. Nu era deloc o treabă uşoară: piraţii barbareşti se aventurau tot mai des până în Canalul Mânecii, pricinuind pierderi grele flotei comerciale – la un moment dat ajunseseră să captureze întreaga flotă de pescuit ce se întorcea din Terra Nova, iar Mainwaring a găsit trei dintre navele lor în susul Tamisei, aproape de Leigh.

După cum îşi făurise faima unui temut pirat, Henry Mainwaring o căpătă curând pe cea a unui înverşunat vânător de piraţi. În Anglia era popular mai cu seamă pentru faptul că pusese în libertate numeroşi captivi creştini găsiţi pe bordul navelor barbareşti; acest lucru, precum şi acţiunea lui energică împotriva piraţilor, i-au adus numirea ca sfetnic al Coroanei. Fostul pirat deveni astfel om al Curţii şi consilier al regelui în chestiunile maritime; mai târziu, primeşte o slujbă care-i place mai mult – aceea de „locotenent al Castelului din Dover şi guvernator al celor cinci porturi”, iar în 1623 devine membru al Parlamentului, ca reprezentant al oraşului Dover.

În răgazul pe care i-l dădeau multiplele sale îndatoriri, Henry Mainwaring a găsit timpul să scrie şi o carte (al cărei manuscris se găseşte la British Museum): *„Despre începuturile, obiceiurile*

şi suprimarea piraţilor”. Lucrarea poartă dedicaţia: „Preamilostivului meu suveran, care reprezintă pe Regele din ceruri, a cărui clemenţă este mai presus de toate înfăptuirile lui”.

Cele patruzeci şi opt de pagini ale manuscrisului ne dau date foarte interesante mai ales despre piraţii barbareşti şi piraţii englezi de sub Stuarţi. Autorul arată că o mulţime de mateloţi cinstiţi au fost constrânşi de foame şi şomaj să devină piraţi. Când vorbeşte despre Irlanda, o numeşte „pepinieră şi cuib de piraţi”, locul unde „piraţii găsesc toate înlesnirile şi avantajele, ca nicăieri în altă pare”, de asemenea „multe fete tinere, englezoaice, scoţiene şi irlandeze, abundă acolo, constituind o puternică atracţie pentru aceşti mateloţi simpli”. Judecând după acest text, precum şi după numeroase alte mărturii mai vechi şi mai noi, coastele irlandeze au constituit periodic un loc de refugiu tradiţional, dacă putem spune astfel, pentru piraţi, întocmai ca insula Samos, Coastele Barbareşti, ţărmul dalmat al Adriaticii – şi cum va deveni mai târziu Insula Broaştei Ţestoase din Arhipelagul Antilelor.

Nu există secret al îndeletnicirii de pirat pe care interesantul manuscris al piratului pocăit să nu-l divulge. Iată, de pildă, una dintre metodele piraţilor: „Cu puţin înainte de zorii zilei, ei strâng toate pânzele şi stau pe loc până îşi dau seama ce fel de nave vin în urma lor”. Dacă inamicul se apropie, piraţii se prefac că o iau la goană, ridicând pânzele, însă în acelaşi timp remorchează butoaie goale ca să le încetinească mersul, astfel

că să poată fi uşor ajunşi din urmă, iar cei de pe navă, luaţi prin surprindere, să poată fi mai lesne capturaţi”.

Un loc important îl ocupă în cartea lui Mainwaring descrierea refugiilor piraţilor: Tunis şi Tetuan de pe Coastele Barbareşti, unde orice pirat putea să ia apă şi să cumpere praf de puşcă, apoi Terra Nova unde putea găsi pâine, vin, cidru, peşte şi toate uneltele necesare navigaţiei, şi în sfârşit sunt indicate porturile propice din Irlanda şi Africa Occidentală – toate cu conştiinciozitatea şi seriozitatea necesare întocmirii unui ghid turistic corect.

În ceea ce priveşte pedepsirea piraţilor capturaţi, Mainwaring se dovedeşte un demn urmaş al lui Drake şi Raleigh: el recomandă clemenţa – nu din compătimire sau mărinimie, ci fiindcă socoteşte că Anglia nu are decât de câştigat folosind îndemânarea acestor marinari cu experienţă, şi nu are decât de pierdut spânzurându-i cu sau fără judecată.

Evident, interesantul manuscris al lui Mainwaring conţine şi unele exagerări. „Sub domnia Alteţei Voastre, scrie el, există de zece ori mai mulţi piraţi decât au existat în tot timpul domniei răposatei regine” – apreciere cam exagerată: o listă a căpitanilor de piraţi; întocmită de autorităţi în 1563 (data de la care regina Elisabeta va mai domni patru decenii), cuprindea nu mai puţin de patru sute de nume! Este greu de crezut că sub Iacob I existau patru mii de nave piratereşti, cu atât mai mult cu cât vajnicul sir

Henry Mainwaring îi vâna cu strășnicie.

Despre larga popularitate de care se bucura Henry Mainwaring depune mărturie încă o lucrare deosebit de interesantă pentru tema noastră, lucrare redactată de sir William Monson şi purtând un titlu neobişnuit *(Naval Tracts* – „Pamflete navale" – London 1703). Sir William Monson, amiral celebru încă din perioada elisabetană, împreună cu sir Francis Howard, au condus acţiunea de stârpire a pirateriei în largul coastelor engleze şi irlandeze, făcând numeroase capturi în regiunea insulelor Orcade şi Hebride, precum şi pe coasta apuseană a Irlandei. În această din urmă regiune, la Broadhaven, pe care Monson îl numeşte *the wellhead of all pyrates* („Izvorul tuturor piraţilor"), amiralul trimise pe uscat un emisar care să anunţe peste tot că escadra este comandată de Henry Mainwaring şi că în calele navelor sunt „mărfuri" pe care doreşte „să le plaseze". La Broadhaven circulau oricum zvonuri că Mainwaring, faimosul căpitan de piraţi, nu se supusese decât de formă, astfel că, după câtva timp, se prezentară pe vasul-amiral: un anume Cormat, „gentilomul ţinutului", un englez din Londra care învârtea pe-aici afaceri necurate, directorul şcolii din localitate, un negustor de vază şi doi mateloţi. După ce s-a convins că are de-a face cu căpeteniile, comandaturii şi tăinuitorii piraţilor din regiune, sir William Monson dădu poruncă să fie arestaţi, puşi în lanţuri şi aruncaţi în fundul calei, apoi porunci dulgherilor să ridice spânzurătoarea…

Ceea ce a urmat are partea sa amuzantă şi instructivă totodată. (Cum textul din *Naval Tracts* este foarte prolix – sir William a fost un mare amiral, dar un stilist mediocru – îl vom reda, prescurtat, pe cel al lui Ph. Gosse). Sir William Monson îi anunţă, aşadar, pe piraţii din Broadhaven că mai întâi îi va spânzura pe cei doi mateloţi. „Îi spuse englezului că va fi următorul, pentru că vina lui era mai mare ca a celorlalţi, deoarece fiind englez ar fi trebuit să fie o pildă de bună purtare pentru aceşti oameni… şi cum oamenii sunt mai ispitiţi de a urma pilda rea decât cea bună, englezul va fi spânzurat ca exemplu.

Îi spuse directorului şcolii că este un învăţător potrivit pentru copiii diavolului şi că avea elevi la înălţimea blestematei lui învăţături; şi cum membrele sunt conduse de către cap, singurul mijloc de a le salva era să-l scurteze de cap; prin urmare, lecţia următoare, directorul şcolii o va preda de la înălţimea spânzurătorii care va fi o catedră pe măsura sa.

Îl întrebă pe negustor: oare crede că ar exista hoţi dacă n-ar fi cine să le cumpere lucrurile de furat? Şi cum cel ce urzeşte iţele şi provoacă răul este mai periculos decât cel care îl comite, complicele şi tăinui torul trebuie pedepsit înaintea hoţului… Aşadar, să-şi facă rugăciunea, deoarece nu mai are mult de trăit, şi poate că Dumnezeu va găsi că a fost un bun negustor şi un binefăcător, deşi faţă de lege a fost un răufăcător”.

Cam aşa le-a vorbit sir William, seara. Dar a doua zi dis-de-dimineaţă, când condamnaţii au fost

aduşi din cală şi înlănţuiţi de stâlpul spânzurătorii, sir William le-a spus că, dacă îi făgăduiesc solemn că nu vor mai avea de-a face cu piraţii, îi va ierta. Captivii s-au grăbit să facă promisiunile cerute şi au fost puşi în libertate.

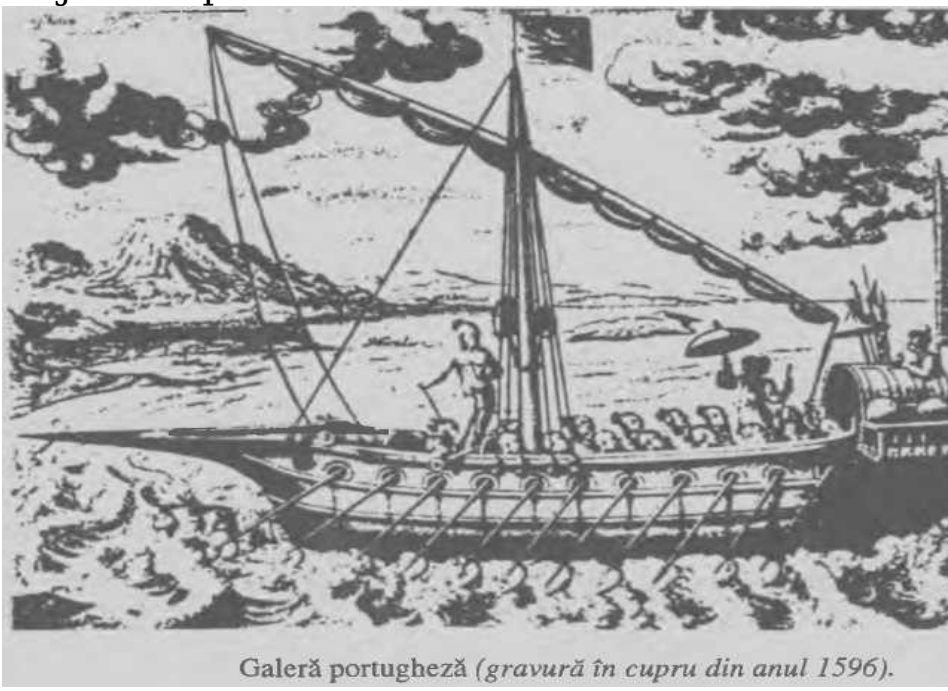
Este o întâmplare plină de tâlc; ea stă mărturie pentru faptul că şi sub Stuarţi – întocmai ca în perioada elisabetană de înflorire a pirateriei – tradiţionala Anglie îşi trata piraţii cu oarecare menajamente. Se cuvine însă să adăugăm că nici Henry Mainwaring şi nici William Monson nu erau îngăduitori din fire şi procedau cu toată energia când aveau de-a face cu piraţi recidivişti care nu-şi ţineau promisiunile. În acelaşi port Broadhaven, de pildă William Monson a capturat o navă piraterească al cărei căpitan, iertat de două ori până atunci, nu-şi ţinuse cuvântul şi recidivase; amiralul a pus să fie spânzurat, spre a servi ca exemplu şi (după cum ne spune Monson însuşi) spre a fi „probată” spânzurătoarea adusă special din Anglia.

8.

WARDE ŞI EASTON, VERNEY ŞI NUTT: DECLINUL TRADIŢIILOR ELISABETANE

În paginile consacrate lui Simon Danser, alias Capitaine Diable, relatam despre alianţa sa temporară cu John Warde, unul dintre cei mai vestiţi piraţi ai vremii lui şi erou ăl mai multor balade populare engleze. Warde a început ca

simplu pescar, apoi a intrat în marina militară, unde a servit un timp pe pinasa „Lion's Welp" („Pui de leu"), după care, ca atâţia alţii, a rămas fără lucru: regele Iacob I, în dorinţa de a dovedi Spaniei intenţiile sale pacifice, desfiinţase marina de război. Împreună cu alţi marinari de seama lui, Warde a vagabondat câtăva vreme pe cheiurile şi prin cârciumile din Plymouth. Unul dintre biografii lui (J.S. Corbett în *England in the Mediterranean,* 1604 – 1714, London, 1904), relatează că Warde regreta vremurile de odinioară ale lui Drake şi Hawkins, „când puteam să cântăm, să înjurăm, să abordăm corăbii şi să ucidem în mod liber… când mările pământului erau împărăţia noastră, unde puteam jefui după



Galeră portugheză *(gravură în cupru din anul 1596).*

pofta inimii…"

John Warde aştepta, aşadar, un prilej, care n-

a întârziat să se iveascâ: pe unul dintre cheiurile din Plymouth era ancorată nava aparţinând unui negustor catolic care se pregătea să părăsească Anglia reformată, emigrând în Franţa. Warde presupunea că pe navă se află toată averea negustorului şi se înţelese cu tovarăşii săi s-o jefuiască.

Într-o seară s-au strâns vreo treizeci de marinari fără lucru într-una dintre tavernele din port, l-au ales pe John Warde căpitan, şi i-au jurat credinţă îngenunchind în jurul lui cu paharele în mână. În aceeaşi noapte au năvălit pe navă şi au dispărut cu ea în larg. Dar pe Warde şi oamenii lui îi aştepta o surpriză: în calele navei nu se aflau decât proviziile necesare călătoriei până în Franţa. Se pare că unul dintre oamenii lui Warde trădase, iar negustorul avusese vreme să-şi pună la adăpost averea.

Cale de întoarcere nu mai exista însă pentru Warde şi oamenii lui, care au hotărât să se apuce de piraterie. În Canalul Mânecii au întâlnit o navă franceză de capacitate mică, pe care au capturat-o şi au rebotezat-o „Little John” după porecla pe care o avea locotenentul vestitului brigand Robin Hood. Pentru noul său vas, Warde şi-a procurat echipajul la Plymouth Sound, apoi a pornit spre Mediterana, făcând două capturi pe drum.

Ajuns la Alger, Warde i-a propus cleiului o colaborare în condiţiile obişnuite (jumătate din pradă), dar a fost refuzat. În schimb, la Tunis a găsit o primire călduroasă, beiul îngăduindu-i să se servească de portul său în schimbul unei

jumătăţi din pradă. Din această perioadă datează alianţa lui Warde cu Danser – care se stabilise mai dinainte la Alger – colaborare de pe urma căreia au avut de câştigat în primul rând piraţii barbareşti. Într-adevăr, datorită lui Warde şi mai ales lui Danser, urmaşii lui Barbarossa au învăţat să construiască nave mai rapide, cu velatura îmbunătăţită.

John Warde a fost primul pirat englez care a rupt cu tradiţia vestiţilor să-i predecesori: navigând sub pavilionul Tunisului, nu se da în lături să abordeze şi să jefuiască navele comerciale indiferent de naţionalitate. La un moment dat, Franţa a trimis un protest energic beiului din Tunis, din pricina activităţii deosebit de dăunătoare a escadrei comandate de Warde. Se pare că protestul n-a rămas fără urmări, deoarece Warde i-a lăsat câtva timp în pace pe francezi, îndreptându-şi atacurile îndeosebi asupra navelor veneţiene şi ale Cavalerilor de Malta.

O ultimă ispravă spectaculoasă a comis-o Warde în Atlantic; în fruntea unei escadre de şase fregate a năvălit în insula Madera, patria unor vinuri renumite, a jefuit oraşul Funchal, furând până şi clopotele bisericilor, şi s-a întors la Tunis cu o mie şi două sute de captivi – bărbaţi, femei şi copii.

Spre deosebire de cei mai mulţi dintre piraţii vremii lui, John Warde a murit paşnic, în patul său. Călătorul William Lithgow – cel care ne relatează şi moartea năprasnică a lui Simon Danser – l-a întâlnit de câteva ori pe Warde la

Tunis, unde piratul trăia într-un somptuos palat. John Warde a ştiut să se retragă la timp din viaţa aventuroasă şi primejdioasă a unui căpitan de piraţi. Se pare că reuşise să adune o avere enormă; palatul său era clădit din marmură şi alabastru, călătorii europeni şi chiar reprezentanţii diplomatici acreditaţi la Tunis frecventau reşedinţa sa, unde Warde, care până la urmă trecuse la islamism, îi întâmpina în straie de mătase bogat împodobite, fumând dintr-o narghilea de fildeş şi aur, înconjurat de sclave şi având lângă el pe favorita sa – o fată cu părul blond-roşcat, fostă chelnăriţă într-o tavernă din Plymouth.

Dintre locotenenţii lui Warde, unul singur pare să-i fi călcat pe urme – Kara Orges, care a abordat şi jefuit nava „Notre Dame de la Garde" din Marsilia, alegându-se cu o pradă de aproape o jumătate de milion de franci-aur. După isprava aceasta nu s-a mai auzit nimic de Kara Orges.

Curios este faptul că John Warde, care încă de la începutul activităţii sale a rupt cu tradiţiile marilor piraţi şi a sfârşit ca un reis oarecare dintr-un port barbaresc, este prezentat în vechile balade englezeşti ca un erou popular – viteaz, generos, cu un pronunţat simţ ai dreptăţii (precum în baladele populare americane, Jesse James, tâlhar la drumul mare şi jefuitor de trenuri). Alţi piraţi sunt prezentaţi în legendele anumitor regiuni sub adevăratul lor chip; aşa este căpitanul Peter Easton (sau Eaton, sau Cason, supranumit de pescarii din Terra Nova „the Arch-Pyrate" –

prin urmare „Arhipiratul” său” Suprapiratul”).

Peter Easton dispunea de o flotă de patruzeci de nave cu ajutorul căreia dezorganiza traficul în apele engleze. Negustorii din Bristol, într-o petiţie în care cereau ajutorul lordului-amiral, contele de Nottingham, arată că Easton e pe cale să-i ruineze. Despre activitatea lui Peter Easton pe coastele Terra Novei găsim interesante detalii într-o carte a lui Sir Richard Whitbourne, care relatează că la Harbour Grace piratul a capturat cinci nave, o sută de tunuri şi mărfuri în valoare de peste zece mii de lire. De asemenea, după ce şi-a completat echipajele, a jefuit câteva nave franţuzeşti, o navă flamandă de mare capacitate şi douăsprezece vase portugheze mai mici. După ce arată cum oamenii lui Easton incendiau pădurile şi comiteau omoruri şi jafuri, Whitbourne (care este englez) adaugă că portughezii, francezii şi alţii care se dedau acestei îndeletniciri „se comportau mult mai omeneşte decât englezii”.

Până la urmă, însuşi Whitbourne a căzut prizonier în mâinile lui Easton, pe care „îl dojeni cu atâta perseverenţă şi severitate” pentru faptele lui, „încât piratul sfârşi prin a-l implora să se întoarcă în Anglia şi să roage pe prietenii lui să intervină cu umilinţa pe lângă rege spre a fi iertat”. În aşteptarea eventualei graţieri, Easton se îndreptă către Azore, unde interceptă un convoi cu aur în drum spre Spania. Apoi, cu paisprezece nave încărcate de pradă, bântui o vreme de-a lungul Coastelor Barbareşti, până când, pierzându-şi răbdarea, renunţă la graţierea care

se lăsa prea mult aşteptată şi acostă la Villefranche, locul de întâlnire al piraţilor din acea vreme: Aici achiziţionă un palat somptuos şi – cu averea sa evaluată la circa două milioane de lire-aur – trăi în lux până la sfârşitul vieţii sale („arhipiratul” Peter Easton a fost, astfel, primul bogătaş care s-a retras pe Coasta de Azur; în veacurile următoare şi până în zilele noastre numeroşi alţi milionari vor veni să-şi petreacă ultimii ani în peisajul încântător şi clima blândă de-aici).

Un alt vestit pirat englez care (după cum ne spune tot Ph. Gosse) „… şi-a luat câmpii, între altele şi din cauză că nevasta lui îl ţinea sub papuc…” a fost Sir Francis Verney. După ce a colindat vreme de mai mulţi ani câteva ţări europene, căutând aventuri galante, bătându-se în duel şi cheltuindu-şi averea, se asociază cu vărul său, căpitanul Philip Gifford, care comanda o ceată de vreo două sute de aventurieri englezi în serviciul lui Muley Sidan, pretendent la tronul Marocului, (Verney şi Gifford sunt, din acest punct de vedere, demni urmaşi ai lui Roger de Flor şi predecesori ai acelui soi de mercenari care au făcut şi fac atâta rău omenirii până în zilele noastre).

După înfrângerea lui Sidan, Gifford a achiziţionat o navă, „Fortune”, şi împreună cu Verney a pornit să colinde mările, abordând şi jefuind vasele comerciale, indiferent de pavilionul pe care-l arborau şi desfăcându-şi prada în diferite porturi de pe Coastele Barbareşti. Verney a trecut

chiar la islamism, dar n-a apucat să se bucure multă vreme de favorurile cleiului de Alger, căci a fost făcut prizonier, într-o luptă cu câteva nave siciliene, şi înlănţuit de banca vâslaşilor unei galere unde a tras la vâslă timp de doi ani. A murit în 1615, bolnav şi într-o stare lamentabilă, într-un spital din Messina.

La opt ani după moartea lui Verney, întâlnim pentru prima oară numele lui John Nutt, tunar pe un vas de război pe ruta spre Terra Nova. Atunci, în 1623, fuge de pe nava lui, se asociază cu alţi dezertori, pune mâna pe o navă franţuzească, abordează un vas comercial din Plymouth şi unul flamand de două sute de tone. Cu această mică escadră, Nutt şi oamenii săi jefuiesc flota de pescuit din Terra Nova, apoi se întorc în apele englezeşti bântuind în Marea Nordului şi Canalul Mânecii. În urma numeroaselor reclamaţii împotriva lui, regele Iacob l-a însărcinat pe viceamiralul sir John Eliot să pună capăt activităţii dăunătoare a lui Nutt (de altfel, din cartea lui John Forster: *The Life of Sir John Eliot,* London, 1864, deţinem cea mai mare parte a informaţiilor cu privire la isprăvile piratereşti ale căpitanului John Nutt).

N-a fost deloc o treabă uşoară, pe de o parte fiindcă Nutt debarca totdeauna escortat de o puternică gardă de piraţi înarmaţi până în dinţi, pe de altă parte fiindcă, în ciuda faptului că regele dăduse un ordin de arestare împotriva lui, piratul se bucura de protecţia unor personaje influente de la Curte. Până la urmă, Nutt a consimţit să se

predea în anumite condiţii; „… după o lungă negociere şi multe păhărele de vin…” şi-a părăsit ascunzătoarea de la Torbay şi a venit la Darthmouth, debarcând pe chei unde a fost arestat de formă. Scurtă vreme după aceea, de la Londra a sosit dispoziţia ca Nutt să fie trimis în capitală, iar oamenii săi arestaţi şi vârâţi în temniţa oraşului, viceamiralul urmând să întocmească un inventar amănunţit al tuturor bunurilor aflate pe nava piraţilor. La Londra, în urma intervenţiilor, ducele de Buckingham, favoritul regelui, încuviinţă eliberarea lui John Nutt, acordându-i şi o sută de lire cu titlul de despăgubire…

Abia eliberat, Nutt jefuieşte din nou câteva nave engleze, astfel că o nouă escadră, sub comanda căpitanului Plumleigh este trimisă în urmărirea lui. Dar flota piratului număra acum douăzeci şi şase de nave şi mica escadră regală fu pusă pe fugă. „Devenise – scrie biograful lui sir John Eliot – cel mai groaznic flagel din dominioanele Majestăţii Sale. Niciunul dintre vasele care navigau pe mare nu se afla în siguranţă, deoarece niciodată nu cruţa pe nimeni”.

Activitatea piraterească a unor Warde şi Easton, Verney şi Nutt nu mai avea nici pe departe strălucirea marilor acţiuni ale corsarilor epocii elisabetane, deşi păstraseră unele obiceiuri – de pildă, câştigarea bunăvoinţei unor persoane influente de la Curte, care să poată interveni la nevoie. Sub domnia Stuarţilor se înteţeau periodic şi incursiunile piraţilor, barbareşti, precum şi ale

piraţilor francezi din Dunquerque, până pe coastele Angliei – acţiuni temerare, care pe vremea lui Essex, Drake şi Raleigh ar fi fost de neconceput.

Cât de mult decăzuse marina regală engleză s-a văzut limpede în războiul pe care Carol I. Stuart l-a pornit împotriva Spaniei: în 1625, atacul englez asupra portului Cádiz s-a sfârşit cu un dezastru, deoarece ofiţerii erau nepregătiţi şi nu ştiau să menţină disciplina, navele engleze erau prost construite, unele se desfăceau din încheieturi la cea mai mică izbitură, iar câteva dintre ele au dezertat înainte de luptă devenind nave piratereşti. Ce contrast izbitor faţă de expediţia din 1597, când în faţa aceluiaşi Cádiz, flota engleză, inferioară numericeşte, a distrus toate vasele spaniole aflate aici!

Abia către mijlocul veacului al XVII-lea, amirali capabili, ca Rainborow şi Blake, iar mai târziu Alien şi Spragge vor reuşi să cureţe, într-o oarecare măsură, apele Angliei de flagelul piraţilor. Şi abia către sfârşitul veacului, prin urmare aproape o sută de ani după moartea Elisabetei, se vor ivi în Anglia doi mari căpitani de piraţi despre care se va vorbi foarte mult; William Kidd (interpretat magistral de Charles Laughton într-un film al cărui scenariu nu respectă decât în mică măsură adevărul istoric) şi Henry Every (căruia Daniel Defoe i-a descris viaţa aventuroasă în romanul *Captain Singleton.*

9.

CAPTAIN KIDD ŞI CAPTAIN EVERY: PIRAŢII INSPIRĂ OPERE LITERARE

William Kidd nu era englez, ci scoţian. S-a născut în jurul anului 1655, într-o mică aşezare de pe malul râului Clyde. Tatăl său era preot, dar tânărul Bill n-a moştenit nici parohia şi nici înclinarea către cele religioase – dimpotrivă. Către sfârşitul veacului numele său este menţionat printre cele ale căpitanilor care efectuau curse comerciale între Anglia şi America de Nord, unii dintre ei fiind şi posesori de patente care le dădeau dreptul să se „despăgubească" pe seama altor nave, cu condiţia ca acestea să nu navigheze sub pavilion englez. Se pare că William Kidd a avut deplin succes în această primă fază a activităţii sale, deoarece achiziţionase la New York – pe atunci colonie engleză – câteva case şi terenuri foarte valoroase, în cartierele numite astăzi Manhattan şi Harlem.

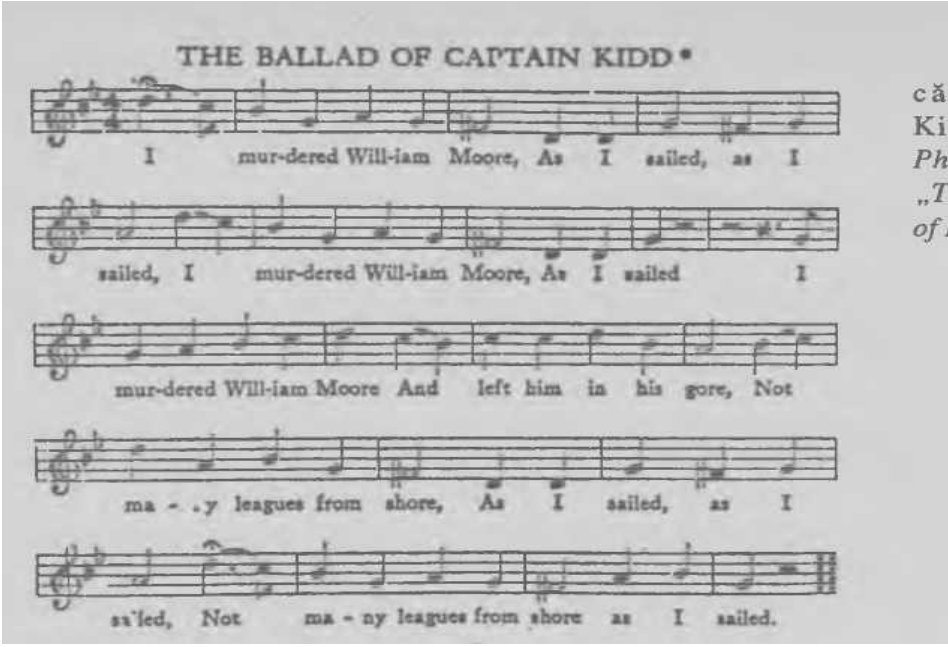
O expediţie de mare răsunet o întreprinde în Oceanul Indian, comanditat de un grup de înalţi demnitari, printre care contele Bellomont, guvernator al New York-ului şi Noii Anglii, care-i puseră la dispoziţie fondurile necesare, două patente regale şi o navă rapidă cu treizeci şi patru de tunuri, construită la Plymouth şi botezată semnificativ „Adventure". Scopul principal al expediţiei era… vânătoarea de piraţi. Se pare că

William Kidd avea şi un alt motiv decât obţinerea de profituri băneşti: în apele din regiunea Madagascarului bântuiau câteva nave piratereşti conduse de oameni care în urmă cu ani dezertaseră de pe o navă comandată de Kidd – ceea ce un adevărat căpitan nu uită şi nu iartă vreodată.

Kidd avea, aşadar, o navă excelentă şi un echipaj bine pregătit, cu care porni la drum în aprilie 1696; dar la câteva săptămâni după aceea, un vas de război englez îi luă cam jumătate din echipaj (era un procedeu obişnuit în acea vreme) şi căpitanul de pe „Adventure” fu nevoit să completeze lipsurile cu ce găsi prin tavernele din New York – fapt care mai târziu va avea urmări de-a dreptul dezastruoase pentru el. Expediţia din Oceanul Indian nu s-a încheiat decât cu un succes relativ: „Adventure” a abordat şi jefuit câteva nave franceze, dar n-a reuşit să captureze pe vreunul dintre piraţii despre care se spunea că posedă averi fabuloase. Mai târziu, la procesul ce i-a fost intentat, s-a spus că, deoarece nu se putea întoarce cu mâinile goale la comanditarii săi, Kidd începuse să jefuiască toate navele care-i ieşeau în cale, fără să ţină seama de limitele impuse de patenta regală – acuzaţie ce n-a fost însă dovedită. Fapt este că în ultima perioadă a expediţiei sale în Oceanul Indian, reputaţia lui se înrăutăţise în asemenea măsură, încât până şi porturile posesiunilor britanice refuzau să-l aprovizioneze cu apă şi alimente. Pe de altă parte, echipajul, decimat de holeră şi scorbut, era pe cale să se

revolte şi nu putea fi ţinut în frâu decât cu mare greutate.

În faţa acestei situaţii, Kidd hotărî să se întoarcă în America. Făcu un mic ocol în Marea Caraibilor, pe vremea aceea infestată de piraţi, unde află că împotriva lui fusese lansat un mandat de arestare sub acuzaţie de piraterie. Pe deasupra, o mare parte a echipajului de pe „Adventure” dezertă, angajându-se pe diverse nave piratereşti. Captain Kidd, ca posesor al unei patente regale care-i dădea dreptul să „confişte” mărfurile de pe vasele franceze, nu se socotea vinovat de acuzaţia ce i se aducea, astfel că transferă prada pe una dintre navele capturate şi porni spre coasta Americii, unde predă comanditarilor să-i încărcătura. Câteva zile după aceea, în timp ce-l vizita la Boston pe contele Bellomont, este arestat din ordinul acestuia şi trimis în lanţuri la Londra.


THE BALLAD OF CAPTAIN KIDD*
I mur-dered Will-iam Moore, As I sailed, as I
sailed, I mur-dered Will-iam Moore, As I sailed I
mur-dered Will-iam Moore And left him in his gore, Not
ma - .y leagues from shore, As I sailed, as I
sa'led, Not ma - ny leagues from shore as I sailed.

De procesul căpitanului William Kidd s-a vorbit mult la vremea lui; câteva acte care l-ar fi putut dezvinovăţi pe căpitanul de pe „Adventure” au dispărut şi au reapărut câteva decenii mai târziu, în arhive, multă vreme după ce sentinţa fusese executată. Mai mult: acuzaţia de piraterie n-a putut fi dovedită – legislaţia elisabetană era încă în vigoare şi patenta regală atârna greu în cumpăna justiţiei – astfel că William Kidd a fost condamnat pentru că, în cursul unei altercaţii cu un grup de marinari nemulţumiţi, a aruncat un hârdău în capul maistrului tunar Moore, care mai târziu a murit de pe urma rănii primite. La proces, căpitanul Kidd n-a putut dovedi că se afla în stare de legitimă apărare, a fost condamnat şi executat în 1701, iar cadavrul expus în lanţuri spre a servi drept exemplu.

Este în afară de orice îndoială că William Kidd a fost victima comanditarilor săi, demnitari plasaţi în slujbe importante şi care aveau nevoie de un ţap ispăşitor, căci – după cum remarcă un autor mai nou – „… Kidd n-a meritat ştreangul mai mult decât acei bărbaţi pe care Henric al VIII-lea şi Elisabeta I i-au ridicat de la condiţia de piraţi la rangul de amirali”. (L. Buhnau în op. cit.) dar vremurile se schimbaseră…

Spre deosebire de alte cazuri (şi procese) dubioase, cel al căpitanului William Kidd nu este menit să rămână nelămurit. De curând, Basil Lubbock, un merituos cercetător în domeniul istoriei navigaţiei, a descoperit jurnalul de bord ţinut de timonierul fregatei „Septer”, pe nume Barlow, în timpul călătoriei din 1697, în apele Oceanului Indian. Barlow relatează că „Adventure” a atacat fregata, care abia a reuşit să scape cu fuga. Alte documente atestă că, din ordinul căpitanului Kidd, nava „Adventure” arbora un pavilion roşu când ataca nave maure: în sfârşit, că a abordat şi jefuit un cuter englez care venea de la Bombay. Prin urmare, în ciuda procedurii ilegale şi a faptului că sentinţa s-a dat fără probe concludente, condamnarea este dreaptă: William Kidd a fost un pirat în adevăratul înţeles al cuvântului. Deşi balada populară – care-l numeşte „Teroarea mărilor” şi descrie cum a jefuit corabia plină de aur a Marelui Mogul – fără îndoială că exagerează în bună măsură.

Cine erau piraţii din Oceanul Indian pe care urma să-i vâneze, în 1696, căpitanul Kidd, înarmat

cu cele treizeci şi patru de tunuri de pe „Adventure” şi cu patenta semnată de regele Wilhelm al III-lea? De la început se impun două nume: Henry Every, alias John Avery şi Thomas Tew, vestiţi piraţi ai vremii lor, care bântuiau în anii aceia în apele din jurul insulei Madagascar.

Every fusese subofiţer pe nava „Charles” din Bristol, care, posesoare a unei patente regale, pornise să „confişte” mărfurile aflate pe vasele franceze; după câteva luni complet infructuoase, echipajul se revoltă, îl sili pe comandant să părăsească nava şi-l alese pe Henry Every căpitan. Acesta reboteză nava cu numele „Fancy” („Ciudata”, „Capricioasa”) şi-şi luă porecla Long Ben („Ben Lunganul”) – se pare că pentru a induce în eroare autorităţile, deoarece era mai degrabă scund de statură. Printre primele capturi ale proaspătului pirat se numără o navă indiană de mare tonaj, abordată pe drumul de înapoiere din Arabia şi având la bord doamne din nobilime şi înalţi demnitari care fuseseră în pelerinaj la Meca. A fost o captură de o temeritate excepţională: nava era înarmată cu şaizeci şi două de tunuri şi avea la bord patru sute de soldaţi cu muschete. Lupta a durat două ore, soldându-se cu pierderi mari de ambele părţi; când piraţii au năvălit pe bord, căpitanul vasului musulman, Ibrahim, a silit un grup de fete turce – cumpărate ca sclave pentru sultanul Caşmirului – să ia parte la luptă, ceea ce au şi făcut „îmbrăcate numai în pantaloni şi turban”, după cum ne spune o relatare a vremii.

Din rapoartele companiei Indiilor de Est,

precum şi din cronicile indiene, reiese că oamenii lui Long Ben au jefuit tot ce se afla mai preţios la bord, pasagerilor le-au smuls până şi hainele de pe ei, au ucis pe cei care opuneau cea mai mică rezistenţă şi „nu s-au purtat deloc cuviincios cu femeile”, indiferent dacă era vorba de simple sclave sau de doamne din înalta societate. Un membru al echipajului de pe „Fancy” a mărturisit mai târziu: „I-am supus la torturi până ne-au predat toate bijuteriile, între care o şa cu hamuri bătute în rubine, trimisă în dar de sultanul turc Marelui Mogul”. Părăsind nava capturată, piraţii luară cu ei bogăţiile precum şi femeile mai tinere; câteva dintre acestea se sinuciseră cu pumnalele agresorilor lor sau se aruncară în mare, altele îi urmară mai mult sau mai puţin de bunăvoie…

Poate că jefuirea unei nave musulmane n-ar fi fost o crimă prea gravă în ochii autorităţilor engleze, dar Every fusese capul răscoalei de pe *Charles*, iar revolta în plină mare se pedepsea cu cea mai mare severitate. În consecinţă după ce împărţiră prada între ei pe insula franceză Reunion (lângă Madagascar), Every şi oamenii săi se îndreptară către Indiile Vestice, pe vremea aceea lin adevărat paradis al piraţilor. De aceea nu mai reuşi să-i găsească William Kidd, care-i căuta în apele malgaşe.

Între timp, pe capul fiecăruia dintre oamenii lui Every autorităţile puseseră un preţ de cinci sute de lire, sumă pe care compania comercială britanică – greu păgubită de activitatea pirateresc̆ă din Marea Roşie şi regiunea

Madagascarului – o dublă. Every avu şi neşansa să fie surprins de unul dintre cicloanele atât de frecvente în Marea Caraibilor, care îi aruncă pur şi simplu nava pe nişte stânci. Rămaşi fără „Fancy”, oamenii lui Long Ben se răspândiră în cele patru vânturi; unii se angajară pe navele piratereşti din regiunea Insulei Broaştei Ţestoase, alţii dispărură în porturile nord-americane unde puteau să-şi cheltuiască nestingheriţi partea lor de pradă. În sfârşit, vreo douăzeci dintre ei, care aveau neveste şi copii în Anglia, echipară două cutere şi porniră spre patrie. Comandantul unuia dintre cutere, Bridgman, semăna ca două picături de apă cu Henri Every, alias John Avery, alias Long Ben…

În Anglia, mare parte dintre ei fură până la urmă prinşi şi traduşi în faţa tribunalului, împreună cu alţi câţiva arestaţi în Noua Anglie. Dintre cei douăzeci şi patru judecaţi la proces, şase fură spânzuraţi, câţiva achitaţi, iar ceilalţi deportaţi în lagărele de muncă forţată din Virginia.

Every-Long Ben n-a fost prins niciodată. Un anume Captain Charles Johnson – autorul unei istorii a pirateriei (*A Generat History of the Pyrates,* London, 1724), care continuă interesanta lucrare a lui Henry Mainwaring – pretinse că Every a trăit sub numele de Bridgman până la bătrâneţe, în orăşelul Bideford din Devonul natal, că fabuloasele giuvaeruri indiene le-a încredinţat spre vânzare unui negustor din Bristol, care l-a tras pe sfoară. În sfârşit, că a murit atât de sărac,

încât n-a lăsat nici măcar banii trebuincioşi pentru confecţionarea unui coşciug şi a trebuit să fie înmormântat pe cheltuiala primăriei din Bideford.

Mărturie pentru faptul că Henry Every a fost printre cei mai celebri piraţi ai vremii lui stau numeroasele opere literare care i-au fost consacrate; până şi faimosul teatru regal Drury Lane din Londra a montat (în 1712) o piesă, *The Succesful pyrate,* avându-l ca personaj principal, iar pe Daniel Defoe l-a inspirat în romanul „Viaţa şi aventurile piratului de faimă mondială Bob Singleton", apărut în 1720.

Despre identitatea căpitanului Johnson, care cunoştea atât de bine activitatea celor mai vestiţi piraţi ai vremii, nu se ştie nimic. Cum pe alocuri amănuntele relatate de el par să fie ale unui martor ocular, suntem îndreptăţiţi să presupunem că a luat parte la unele dintre expediţiile lui Kidd sau Every. În favoarea acestei presupuneri pledează însuşi faptul că şi-a publicat lucrarea sub pseudonim: spre deosebire de celălalt cronicar al pirateriei din veacul al şaptesprezecelea – Henry Mainwaring, pirat pocăit care ajunsese unul dintre favoriţii regelui – pe oamenii lui Kidd şi ai lui Every îi aştepta temniţa, poate chiar ştreangul… Pentru Captain Charles Johnson – a cărui identitate n-o vom afla probabil niciodată – pseudonimul literar era, deci, o necesitate.

10.

WILLIAM DAMPIER: „NOUA CĂLĂTORIE ÎN JURUL LUMII”.

Sfârşitul veacului al şaptesprezecelea şi primii ani ai celui următor au dat doi dintre cei mai mari piraţi ai tuturor vremurilor: William Dampier şi Woodes Rogers – amândoi originari din aceeaşi regiune, situată între canalele Bristol şi Mânecii, care a dat Angliei mulţi navigatori vestiţi.

Dampier a primit botezul mării la paisprezece ani. Opt ani mai târziu este supraveghetor pe o plantaţie din Jamaica, concesionar de păduri în Yucatán, apoi negustor, cu care prilej este capturat de piraţi împreună cu o încărcătură de lemn preţios tropical. Piraţii caraibi nu l-au ucis pe tânărul negustor Dampier, dimpotrivă l-au primit în rândurile lor. Vreme de doisprezece ani a colindat mările pe diferite nave piratereşti, aprovizionându-se în Haiti şi Tortuga (Insula Broaştei Ţestoase). William Dampier era însă plămădit din acelaşi aluat cu Drake şi Raleigh, şi curând Marea Caraibilor – la care se mărginea activitatea asociaţilor să-i întru piraterie – i s-a părut o regiune prea strâmtă. A pornit spre alte orizonturi.

Odată cu părăsirea regiunii Antilelor, piratul Dampier se dovedeşte un explorator îndrăzneţ, un priceput geograf şi oceanograf, iar mai târziu un talentat autor de memorii. (Din cele trei volume de

memorii ale sale, apărute începând din 1697 şi intitulate *New Voyage round the world* – „Noua călătorie în jurul lumii” – sunt extrase mare parte a celor ce urmează).

William Dampier porneşte, în 1683, împreună cu alţi piraţi şi câteva nave, traversează Atlanticul şi se aţine câtva timp în Golful Guinea. Se pare că prada obţinută n-a fost pe măsura aşteptărilor, iar vasele de război engleze care urmăreau pe neguţătorii de sclavi de pe coasta apuseană a Africii deveniseră ameninţătoare, astfel că Dampier şi tovarăşii săi hotărăsc curând să părăsească aceste ape foarte puţin ospitaliere pentru ei. De data aceasta traversează oceanul în direcţia sud-vest, ocolesc Capul Horn şi pătrund în Oceanul Pacific înaintând de-a lungul coastei americane ocupate atunci de spanioli; este, aşadar, aproape acelaşi drum cu cel efectuat de Francis Drake cu aproximativ o sută de ani în urmă – scopul fiind de asemenea acelaşi: aurul spaniol.

Bântuind de-a lungul coastei americane a Pacificului, mica flotă piraterească pradă vreme de câţiva ani vasele spaniole şi porturile chiliene, peruviene şi ale Americii Centrale. Bazele de operaţii şi aprovizionare cu apă potabilă şi le instalaseră în insulele Juan Fernandez şi Galapagos (care în veacul următor vor deveni escale obişnuite ale piraţilor operând în aceste ape).

Spre deosebire de marea majoritate a căpitanilor de piraţi, William Dampier ştia să

citească şi să scrie şi avea noţiuni de cartografie. Folosind materiale capturate de pe vasele spaniole abordate, a întocmit hărţi – se pare că destul de exacte – ale ţărmului dinspre Pacific ale Americilor de Sud şi Centrală, precum şi ale insulelor din această regiune, de asemenea a descris locurile vizitate.

Când flota de război spaniolă a fost întărită şi a început să-i vâneze cu înverşunare pe piraţi, Dampier decise să se întoarcă în regiunile familiare din Atlantic. Şi de data aceasta procedă întocmai ca Drake: fiindu-i teamă să ocolească America de Sud ca nu cumva să fie pândit de flota spaniolă în regiunea Capului Horn, porni pe Oceanul Pacific în direcţia vest. După ce vizitează insulele Mariane, Filipine şi Moluce – precum şi insulele Bantan (între Taiwan şi Filipine), până atunci necunoscute europenilor – Dampier ajunge la începutul anului 1688 pe coasta de nord-vest a Australiei, foarte puţin cercetată. Aici debarcă şi pătrunde destul de departe în interiorul regiunii, care primeşte denumirea de Ţara lui Dampier.

Piratul explorator nu şi-a dat seama dacă regiunea, care-i poartă până astăzi numele, e o insulă sau o parte dintr-un continent, dar şi-a exprimat hotărât convingerea că în acest din urmă caz nu este o parte a Asiei. El descrie regiunea în culori sumbre, arată că acolo nu cresc nici cereale şi nici porni fructiferi, de asemenea că n-a găsit niciun izvor de apă dulce şi niciun fel de animale. Totuşi, a întâlnit uneori băştinaşi cu pielea de culoare închisă, vânători nomazi cu un nivel de

civilizaţie mai scăzut decât al tuturor popoarelor cunoscute până atunci de europeni – „… până şi hotentoţii păreau gentlemani în comparaţie cu aceşti negri”, scrie el cu oarecare umor, apoi arată că umblau complet goi şi nu aveau nici case că erau „… cei mai jalnici oameni din lume, locuitori ai celei mai jalnice ţări de pe pământ…”

De pe aceste meleaguri atât de neospitaliere, Dampier porneşte spre insulele însorite, cu vegetaţie luxuriantă ale Indoneziei, unde va petrece aproape trei ani. Primind asigurări că nu va fi pedepsit, se întoarce (în 1691) la Londra, încheindu-şi astfel călătoria în jurul lumii. Şase ani mai târziu va apărea primul volum al interesantelor sale memorii de călătorie. La Londra, gurile rele pretindeau că informaţiile pe care le aducea în lucrarea lui – de care se interesa însuşi Primul Lord al Amiralităţii – l-au salvat de ştreangul meritat pentru activitatea lui piraterească, ba, mai mult, i-au adus un angajament în flota regală, în 1699, numit căpitan al vasului de război „Roebuck”, este trimis să exploreze Noua Olandă – denumire sub care era cunoscută Australia, regiune foarte puţin cercetată până atunci.

Dampier avea de gând să înconjoare Capul Horn, îndreptându-se apoi direct spre Noua Olandă, pentru a ajunge pe coasta ei răsăriteană, pe atunci complet necunoscută. Dar din cauza unor furtuni violente, este nevoit să se îndrepte spre răsărit şi să treacă în Oceanul Indian pe lângă Capul bunei Speranţe. Pe la mijlocul lui

februarie 1700, Dampier atinge coasta de vest a Australiei lângă Golful Shark, înaintând mai departe spre nord şi nord-vest, întocmeşte o hartă a ţărmului pe o distanţă de peste 800 de kilometri şi descoperă lângă coastă un grup de insule mici – Arhipelagul Dampier. De acolo se îndreaptă, pe lângă Insula Timor, spre extremitatea de nord-vest a Noii Guinee, trece din Strâmtoarea Dampier (între Noua Guinee şi Insula Waigeo), apoi coteşte spre est.

Mai departe, Dampier străbate în largul mării.

Fig: 11.

The Cabbage Tree with its red berrys

A Silver Fish

Fig: 12.

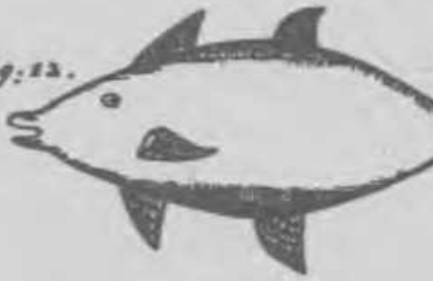
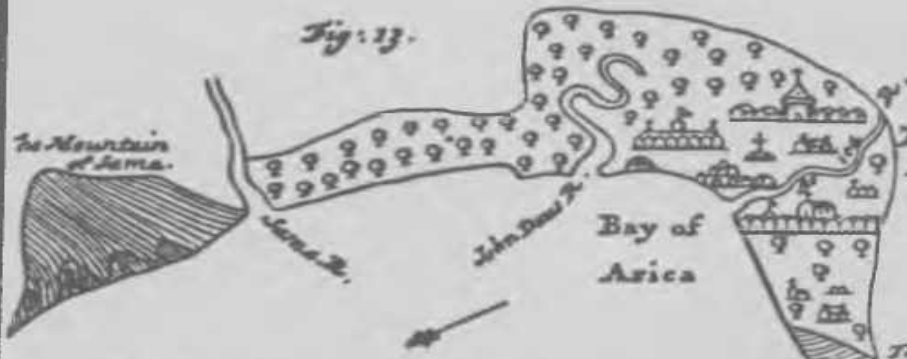


Fig: 13.



from y^e Mountain of Iama. to y^e Mountain of Arica. is 12 Leagues. The Coast from one to y^e other is N.E and S.W. This Port of Arica is a good place to anchor in. clear of danger: and your anchoring place is to leward of y^e small Island. and under y^e Mountains of Arica in 8 Fad.^m water.

The Island Calle

Fig: 14.

Thus appears the Island Calle, bearing N. Dist 6 or 7 Leag

ceva mai la sud de Ecuator, peste 1500 de kilometri, până la extremitatea nordică a unui ţărm înalt, pe care îl explorează pe o distanţă de vreo 500 de kilometri. Continuându-şi drumul spre nord-vest, ajunge într-o regiune complet necunoscută, cu munţi înalţi acoperiţi de păduri. După alte câteva sute de kilometri, zăreşte o strâmtoare şi este convins că ea desparte Australia de o peninsulă a Noii Guinee – în realitate descoperise mica Insulă Umboi, situată lângă extremitatea de nord-est a Noii Guinee.

După ce mai cercetează câteva insule din regiunea Noii Guinee, Dampier coteşte spre vest şi, prin oceanele Indian şi Atlantic, se înapoiază în Anglia – cu oarecare întârziere însă, deoarece nava sa naufragiază şi piratul-explorator este nevoit să stea câteva luni în insula Ascension din Atlantic. Relatarea acestei călătorii, precum şi a celei efectuate în 1705, tot în Oceanul Pacific, este cuprinsă în volumul al treilea (şi ultimul) din interesanta sa lucrare, apărută abia în 1717, la doi ani după moartea autorului.

William Dampier a fost printre ultimii piraţi englezi a căror activitate aminteşte, într-o anume măsură, pe cea a marilor corsari ai veacului precedent. Numele său – ca şi cel al lui Drake şi al altor piraţi din epoca elisabetană – se găseşte până astăzi pe toate hărţile reprezentând sud-estul Asiei şi Australia: Arhipelagul Dampier, un grup de insule stâncoase lângă coasta de nord-vest a Australiei: Insula Dampier, de origine

vulcanică, lângă ţărmul de nord-est al Ţării Kaiser Wilhelm; două strâmtori, în nord-vestul şi nord-estul Noii Guinee; în sfârşit, Ţara lui Dampier, o peninsulă situată pe coasta de nord-vest a Australiei.

Totuşi, vremurile se schimbaseră: Dampier nu numai că n-a primit recompensele la care ar fi putut spera cu un veac în urmă, dar la o nouă expediţie organizată în jurul lumii, în 1708, îl găsim în calitate de pilot, comanda fiind încredinţată altui pirat – Woodes Rogers din Poole.

11.

CUM S-A NĂSCUT ROBINSON CRUSOE

Woodes Rogers, cu aproape douăzeci de ani mai tânăr ca Dampier, avea avantajul că se născuse la Poole, în sudul Angliei – port mic, dar cu o tradiţie piraterească de câteva veacuri – precum şi pe acela că se căsătorise cu fiica unui amiral, ceea ce i-a uşurat mult cariera de navigator.

Expediţia din 1708 avea un caracter „pe jumătate militar şi pe jumătate pirateresc”, după cum remarca judicios un autor mai nou (I.P. Maghidovici: *Istoria descoperirilor geografice,* Moscova, 1957 – trad. Rom., Editura Ştiinţifică, Bucureşti, 1959). Într-adevăr, pe de o parte Rogers trebuia să exploreze în continuare ţărmurile puţin cunoscute şi eventual să le ia în stăpânire în numele regelui Angliei, pe de altă

parte avea, mai mult sau mai puţin oficial, mână liberă să se „aprovizioneze” din încărcăturile vaselor întâlnite în drum, cu condiţia ca acele vase să nu navigheze sub pavilionul unei ţări aliate. Iată-ne, aşadar, din nou în cadrul celor mai bune tradiţii ale piraţilor maiestăţii sale…

Navele „Duke” şi „Duchess” („Ducele” şi „Ducesa”) cu două sute şi douăzeci de oameni la bord părăsiră deci Canalul Bristol sub comanda lui Woodes Rogers şi având la cârmă pe William Dampier, care până atunci făcuse de două ori ocolul lumii. Drumul peste Atlantic decurse fără incidente, dar primul atac, asupra unui port brazilian apărat de portughezi, se soldă cu un eşec. Respectivul port abia fusese prădat de corsari francezi şi garnizoana lui fusese întărită, astfel că putu rezista atacului corsarilor englezi. Până la urmă, portughezii se învoiră să-l aprovizioneze, pe cale „paşnică”, pe Rogers cu alimente şi apă de băut, cu condiţia să părăsească imediat regiunea. Un amănunt semnificativ pentru alcătuirea echipajelor lui Rogers: tranzacţia a fost dusă la bun sfârşit de oameni care petrecuseră câţiva ani în închisorile franceze, astfel că s-au putut înţelege cu portughezii.

„Duke şi Duchess” ocoliră Capul Horn mult la sud, ceea ce nemulţumi pe oamenii din echipaj neobişnuiţi cu temperaturi atât de scăzute. La insistenţele lui William Dampier, navele făcură o escală pe una dintre cele trei insule ale Arhipelagului Juan Fernandez (pentru o pricină pe care o vom arăta, pe larg, mai departe), apoi

Rogers reuşi prima sa captură însemnată: un bric spaniol, care fu rebotezat „Increase” („Creştere”, „Sporire”) şi inclus micii flotile.

Porturile spaniole de pe coasta apuseană a Americii ofereau şi acum, în primul deceniu al veacului al optsprezecelea, un larg câmp de activitate pentru navele piratereşti. În decursul numeroaselor acţiuni în care se angajă cu navele sale, Woodes Rogers se dovedi deosebit de temerar şi în acelaşi timp prudent – în luptă era mereu în fruntea oamenilor săi, pe de altă parte îi îndemna să evite vărsarea inutilă de sânge.

Cu prilejul atacului asupra oraşului Guayaquil, fratele lui Rogers, pe nume John, fu ucis. La abordajul unei nave spaniole, „Nuestra Señora de la încarnacion”, vântul era atât de slab, încât Rogers porunci să se coboare bărcile şi navele să fie remorcate. Drept urmare, spaniolii avură vreme să-şi organizeze apărarea şi un proiectil îi sfărâmă căpitanului Rogers maxilarul inferior. A continuat totuşi să conducă atacul, scriindu-şi ordinele pe bileţele şi făcând semne cu braţele, până ce nava spaniolă fu capturată. Prada se dovedi deosebit de bogată, iar căpitanul, un aristocrat francez, semnă chiar câteva poliţe către bănci engleze, pentru a i se îngădui să plece cu oamenii săi şi cu vasul golit de încărcătură.

Căpitanul de pe „Nuestra Señora” a fost atât de fericit Că piraţii i-au îngăduit să plece nevătămat, încât drept recunoştinţă le-a destăinuit că, în urma lui, cale de o zi, vine o altă navă spaniolă, mai mare şi cu o încărcătură mult mai

bogată. Rogers şi oamenii lui se aşezară la pândă şi, într-adevăr, nava cea mare apăru în zorii zilei următoare. De data aceasta, însă, englezii avură ghinion: nava spaniolă avea tunuri de construcţie modernă şi tunari iscusiţi. În decursul puternicului foc de artilerie care se angajă, Woodes Rogers a fost din nou rănit, la piciorul stâng, vreo treizeci dintre oamenii lui îşi găsiră moartea, iar „Duchess” îşi pierdu toate catargele. Flotila piraterească bătu în retragere, refugiindu-se într-un mic golf liniştit din California (care pe atunci nu era una dintre cele mai populate regiuni ale Lumii Noi, ca astăzi, ci un ţinut aproape pustiu). Aici, oamenii şi navele îşi tămăduiră, pe cât era cu putinţă, rănile şi se pregătiră pentru drumul de întoarcere.

Woodes Rogers, care suferea cumplit de pe urma rănilor, ar fi voit să aleagă drumul cel mai scurt, prin Atlantic, dar în sud, la Capul Horn, pândeau spaniolii, iar drumul de nord-vest nu fusese descoperit nici până acum, după ce Davis şi Frobisher îl căutaseră zadarnic cu peste un veac în urmă. Lui Rogers nu-i rămase, deci, altă cale decât cea a Pacificului, pe care fuseseră nevoiţi s-o ia şi alţi piraţi înaintea lui, de pildă Drake şi Dampier – acesta din urmă fiind chiar la cârma navei „Duke”. Drept urmare, Woodes Rogers, neavând de ales, porni şi el să facă ocolul lumii…

Prima escală piraţii o făcură în Insula Guam, unde garnizoana spaniolă era prea mică pentru a putea opune rezistenţă, astfel că preferă să-i aprovizioneze pe englezi cu cele trebuitoare ca să

scape cât mai repede de ei. În Java, însă, olandezii, care erau aliaţii Angliei şi ştiau că Rogers nu va îndrăzni să-i atace, cerură – şi obţinură – o sumă mare pentru lucrările de reparaţie a celor trei nave piratereşti. Tot aici, în Java, Rogers află că o flotă comercială olandeză se pregătea să pornească din Indiile de Est spre Olanda; ceru şi obţinu permisiunea – bineînţeles contra plată – să însoţească acest convoi până în apele engleze, punându-se astfel la adăpost de represaliile flotei militare spaniole, care primise ordinul să-l vâneze cu cea mai mare străşnicie.

Bilanţul călătoriei lui Rogers în jurul lumii dovedeşte cu prisosinţă că şi la începutul veacului al optsprezecelea expediţiile piratereşti rămăseseră foarte rentabile: după scăderea plăţilor efectuate către acei pricepuţi negustori care erau olandezii, rămase un câştig net de un milion de lire, ceea ce la valoarea de atunci a banilor reprezintă o sumă enormă. Bineînţeles că partea leului o încasară comanditarii expediţiei şi Rogers însuşi, dar fiecărui om din echipaj îi reveniră totuşi opt mii de lire, ceea ce însemna existenţa asigurată până la sfârşitul vieţii.

Spre deosebire de Dampier, Rogers n-a făcu niciun fel de explorări şi nici n-avea aptitudini de cartograf sau de memorialist – era un om al faptelor, un priceput navigator şi un luptător curajos. Dar dacă n-a descoperit ţărmuri noi, în schimb l-a descoperit, într-un fel, pe… Robinson Crusoe.

Lucrurile s-au întâmplat astfel: cu prilejul

uneia dintre călătoriile lui William Dampier, pe mica navă „Cinque Ports” făcând parte din flotilă, s-a ivit un diferend între căpitanul Stredling şi matelotul Alexander Selkirk; acesta din urmă cerea să se facă o escală pentru a se repara nava care, din pricina avariilor, amenință să se scufunde împreună cu tot echipajul. Aceasta se întâmpla în apropiere de coasta apuseană a Americii de Sud, unde se semnalaseră câteva nave de război spaniole, care-i căutau cu asiduitate pe piraţii englezi. Deşi ţinea la Selkirk, pe care-l aprecia ca pe un marinar priceput şi conştiincios, Dampier, chemat să rezolve diferendul, dădu dreptate căpitanului Stredling, atât din pricina pericolului reprezentat de navele spaniole, cât şi pentru a menţine disciplina la bord.

Alexander Selkirk declară că hotărârea contravine conştiinţei sale de marinar şi de om, şi ceru să fie debarcat de îndată ce se va ivi prilejul. Dampier se declară de acord şi, în 1704, Selkirk a fost urcat într-o barcă şi părăsit pe o mică insulă din grupul Juan Fernandez, la vest de coasta chiliană.

Anii au trecut şi iată-l pe Dampier din nou în apele din împrejurimile Arhipelagului Juan Fernandez, de data aceasta în calitate de cârmaci pe una dintre navele micii flotile comandate de Woodes Rogers. Cârmaciul Dampier îi povesti căpitanului Rogers întâmplarea cu matelotul Alexander Selkirk şi ceru să se facă o escală pe Insula Mas a Tierra (cea mai mică dintre cele trei care formează grupul Juan Fernandez) pentru a-l

căuta. La început, Rogers se opuse, deoarece ar fi însemnat o deviere de la rută şi o întârziere, dar Dampier îl convinse arătându-i că, după gerurile năprasnice îndurate la sud de Capul Horn, oamenii au nevoie de odihnă şi refacere, pentru care clima blândă din insulele Juan Fernandez este cum nu se poate mai potrivită.

Când se apropiară de Mas a Tierra, englezii zăriră lumina unui foc. Unii marinari superstiţioşi cerură ca navele să se depărteze imediat, dar până la urmă perspectiva câtorva zile de odihnă pe pământ ferm învinse şi astfel William Dampier se reîntâlni cu Alexander Selkirk. Acesta era îmbrăcat în piei de capră şi se sălbăticise într-atât, încât aproape că uitase să vorbească. Totuşi, ştiuse să-şi organizeze traiul pe insulă aşa fel ca să supravieţuiască şi nu-şi pierduse speranţa că într-o zi va fi descoperit şi se va putea întoarce acasă.

Woodes Rogers a fost foarte impresionat de soarta lui Selkirk, pe care-l luă sub ocrotirea lui. Mai târziu, îi dădu chiar comanda bricului „Increase” (capturat, după cum am văzut, de la spanioli). La întoarcerea în Anglia, urmând moda vremii şi folosind exemplul lui Dampier (şi al altor căpitani de piraţi) Rogers şi-a scris memoriile sub titlul „Călătoriile în jurul lumii dintre anii 1708 – 1711” – lucrare lipsită de calităţile celei a lui Dampier, deşi probabil că a fost redactată fie cu colaborarea acestuia, fie folosind materiale adunate de el. Unul dintre capitolele cărţii este intitulat „Povestea lui Alexander Selkirk, care a

trăit singur patru ani şi patru luni pe o insulă nelocuită”. Acest capitol i-a inspirat lui Daniel Defoe celebrul roman „Robinson Crusoe”, apărut la Londra, în 1719. Aşadar, adevăratul Robinson a fost… pirat, ba chiar căpetenie de piraţi – bricul „Increase” aflat sub comanda lui a luat parte activă la abordarea şi jefuirea navelor spaniole în apele din largul coastei apusene a Americii de Sud.

Robinson Crusoe i-a adus autorului său celebritatea, dar nu şi bogăţia: spre deosebire de piratul Dampier, care cu partea lui din prada obţinută din jefuirea navelor spaniole s-a putut aşeza liniştit la masa de lucru redactând al treilea volum al memoriilor sale, şi spre deosebire de piratul Rogers, numit prin decret regal în înaltul post de guvernator al Insulelor Bahamas din indiile Apusene, scriitorul Defoe a murit în mizerie.

Woodes Rogers şi-a luat în primire postul de guvernator în 1721. Nu era o slujbă uşoară: în ultima sută de ani, Indiile Apusene constituiseră refugiul a numeroşi răufăcători de toate naţiunile şi rasele, evadaţi din închisorile franceze şi spaniole, dezertori din armată şi de pe diferite nave, tâlhari căutaţi de autorităţile din ţările lor de baştină şi bineînţeles piraţi aciuiţi aici în căutarea bogatelor încărcături care străbăteau Atlanticul venind din coloniile spaniole, portugheze, franceze şi engleze ale Americii. Dintre mulţimea de insule mai mari sau mai mici ale Mării Caraibilor, una părea să atragă în mod

deosebit pe piraţi care o socoteau un ascunziş sigur – spaniolii au numit-o Isla la Tortuga, francezii Ile de la Tortue, ceea ce înseamnă acelaşi lucru: Insula Broaştei Ţestoase.

12.

MARII CORSARI FRANCEZI: DUGUAY-TROUIN, JEAN BART, FORBIN, SURCOUF

Întocmai ca şi Anglia, Franţa a avut şi ea câteva regiuni de coastă care au dat marinari vestiţi, de asemenea piraţi şi corsari pe toate mările lumii. Din Saint-Malo, de pildă a plecat, în 1522, Jacques Cartier în istorica sa expediţie care a dus la explorarea Canadei de astăzi, şi tot aici s-a născut, o sută şi patruzeci de ani mai târziu, Rene Duguay-Trouin, unul dintre marii corsari francezi de la începutul veacului al optsprezecelea.

Duguay-Trouin şi-a făcut ucenicia pe nava „Danycan” (paisprezece tunuri, nouăzeci şi şase de oameni în echipaj), prădând un castel lângă Limerick (pe coasta apuseană a Irlandei) şi incendiind două vase engleze. La vârsta de nouăsprezece ani se află la comanda unei nave şi, împreună cu o altă navă franceză, atacă un convoi de vase comerciale engleze, deşi acesta era însoţit de două fregate; lupta a fost dârză şi s-a sfârşit cu victoria navelor franceze. La Saint-Malo, unde Duguay-Trouin a sosit cu vasele comerciale engleze capturate, corsarul a fost sărbătorit ca un

erou.

În urma dispoziţiei ministrului marinei, lui Duguay-Trouin i se dădu comanda navei „Diligente” (patruzeci de tunuri, două sute de oameni), precum şi o *lettre de marque* prin care era „îndreptăţit să se despăgubească” pe seama navelor engleze şi să arboreze pavilionul regal francez. Asta nu l-a împiedicat ca, întâlnind un convoi comercial englez puternic apărat, să înalţe pavilionul englez, însoţind astfel convoiul o bună bucată de drum. La despărţire, supuse navele de escortă, complet nepregătite, unui susţinut tir de artilerie. Totuşi, lupta era inegală şi Duguay-Trouin, rănit, căzu prizonier.

Englezii socotiră, pe bună dreptate, că au de-a face cu un act de pură piraterie şi, fără să ia în consideraţie patenta regală a lui Duguay-Trouin, îl

René Duguay–Trouin (1673–1736), unul dintre marii corsari francezi, pe care Ludovic al XIV-lea „Regele Soare" l-a înălţat la rangul de amiral, încredinţându-i comanda unei escadre.

aruncară în temniţă şi începură să-i instruiască procesul – un proces care n-a avut loc vreodată, deoarece deţinutul reuşi să evadeze, în împrejurări până acum nelămurite (s-a vorbit, atunci, de complicitatea unei frumoase doamne din înalta societate engleză…).

După numeroase peripeţii, Duguay-Trouin reuşeşte să traverseze Canalul Mânecii şi să ajungă în Franţa. Aici, la Versailles, îl aştepta, semnat de însăşi Ludovic al XIV-lea, brevetul prin care i se decerna titlul onorific de căpitan de fregată. Suntem în 1697 şi proaspătul căpitan în marina regală abia împlinise douăzeci şi patru de ani.

În primii ani ai veacului următor, despre isprăvile căpitanului Duguay-Trouin se vorbeşte mult, atât în saloanele marii aristocraţii, cât şi în tavernele din Dieppe şi Saint-Malo; prăzi deosebit de bogate a obţinut în 1703, prin jefuirea navelor comerciale olandeze (pe atunci, Olanda se afla în stare de război cu Franţa); numărul balenierelor engleze capturate de el în această perioadă se ridică la peste treizeci, la care se adaugă un convoi de douăsprezece nave comerciale, capturate împreună cu fregata care le însoţea ca să le păzească.

Două dintre isprăvile sale sunt într-adevăr ieşite din comun, stând mărturie pentru deosebitele sale aptitudini de navigator şi strateg naval, precum şi pentru temeritatea sa. Prima a săvârşit-o în 1707, în timpul Războiului de succesiune la tronul Spaniei, când a capturat o flotă întreagă cuprinzând şaizeci de nave, încărcate cu provizii şi arme, trimise să sprijine pe rivalul lui Filip al V-lea. A doua este cucerirea oraşului Rio de Janeiro, în septembrie 1711 – performanţă pe care niciun alt corsar sau pirat n-a reuşit s-o realizeze până la el. Marele port sud-american (pe atunci, Brazilia era posesiune portugheză) n-a reuşit să reziste asediului micii flote franceze decât unsprezece zile. Duguay-Trouin a capturat tot ce se găsea în rada portului – cinci nave de război portugheze şi peste şaizeci de nave comerciale – de asemenea a obţinut, ca răscumpărare, peste şase sute de mii de crusados (sumă pe care un autor mai nou o apreciază la

şase milioane de dolari de astăzi). La întoarcerea din expediţie, regele Ludovic al XIV-lea l-a înnobilat pe temerarul corsar, repetând astfel gestul Elisabetei I care obişnuia să-i încarce cu onoruri pe corsarii ei.

Rend Duguay-Trouin a murit (în 1736) sărac, după o ultimă expediţie împotriva piraţilor barbareşti. La aproape două sute de ani după moartea lui, francezii i-au cinstit memoria botezând cu numele său vasul-şcoală al Academiei navale.

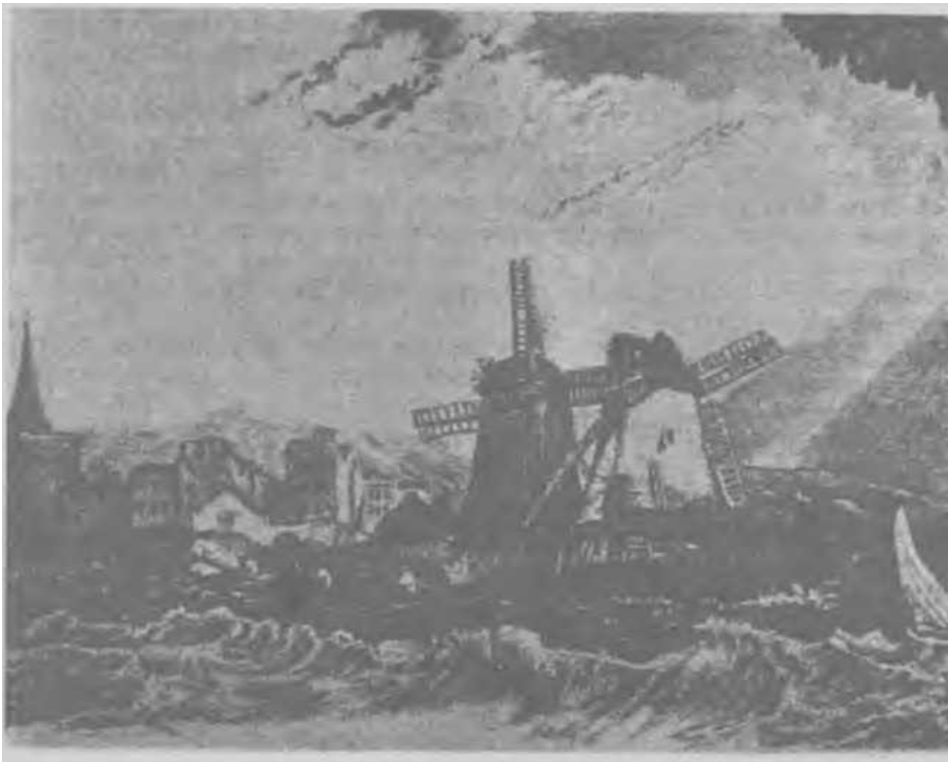
Duguay-Trouin a avut doi rivali puternici în ceea ce priveşte faima de corsar: Pe Jean Bart din Dunquerque şi pe Claude de Forbin, acesta din urmă originar din sudul Franţei. Jean Bart, mai mult ca oricare alt căpitan de vas din vremea lui, s-a bucurat de o largă popularitate în rândurile poporului, poate fiindcă el însuşi se trăgea dintr-o familie modestă de pescari. Şi a rămas toată viaţa un om din popor: la Versailles, curtenii nu-şi ascundeau zâmbetele când apărea cu pasul lui greu şi legănat, de marinar, mai potrivit pe puntea navei decât pe parchetul lucios al palatului Regelui-Soare. Iar când Ludovic al XIV-lea l-a numit, în 1697, comandant de escadră, Jean Bart a răspuns numai: „De data aceasta aţi făcut ce se cuvenea, sire!”

Jean Bart şi-a făcut ucenicia mai întâi pe navele de pescuit ale orăşelului natal, apoi în marina de război olandeză, aflată pe atunci sub comanda vestitului amiral de Ruyter. Cunoştinţele căpătate în marina olandeză aveau să-i prindă

bine mai târziu corsarului Jean Bart, care va deveni unul dintre cei mai aprigi vânători de nave comerciale olandeze.

Întocmai ca şi Duguay-Trouin, Jean Bart şi-a cucerit faima mai ales prin două acţiuni de mare răsunet. Una este ocuparea portului englez Newcastle, unde fiul pescarului din Dunquerque a procedat după cele mai tipice canoane piratereşti: a debarcat prin surpriză, a jefuit tot ce se putea jefui şi apoi a dispărut în larg cu prada. A doua ispravă este de cu totul altă natură: în 1694, când din pricina războiului întreaga Franţă suferea de pe urma foametei, Jean Bart a reuşit să aducă în portul său natal, Dunquerque, un mare convoi cu alimente, strecurându-se cu abilitate printre numeroasele nave de război engleze care patrulau în lungul coastelor franceze.

În cele din urmă, însă, englezii au reuşit să-l captureze pe corsarul care le-a pricinuit atâtea pierderi, şi l-au încarcerat în „pontoanele" din Plymouth, renumite ca fiind cea mai îngrozitoare închisoare din toată Europa; aceste „pontoane" erau, de fapt, nişte nave dezafectate, mucede, unde sute de deţinuţi putrezeau de vii şi mureau fără a fi condamnaţi la moarte prin sentinţa vreunui tribunal. Se spunea că sclavul de galeră, înlănţuit la vâsla lui, are o soartă mult mai blândă decât cel condamnat la detenţie în „pontoanele" din Plymouth…



Portul Saint-Malô în secolul al XVIII-lea.

Constituţia lui robustă – Jean Bart era un om voinic, musculos, cu o forţă cu totul ieşită din comun – l-a ajutat să reziste, iar la primul prilej care s-a ivit a evadat şi a traversat canalul Mânecii într-o barcă, pe o mare furtunoasă.

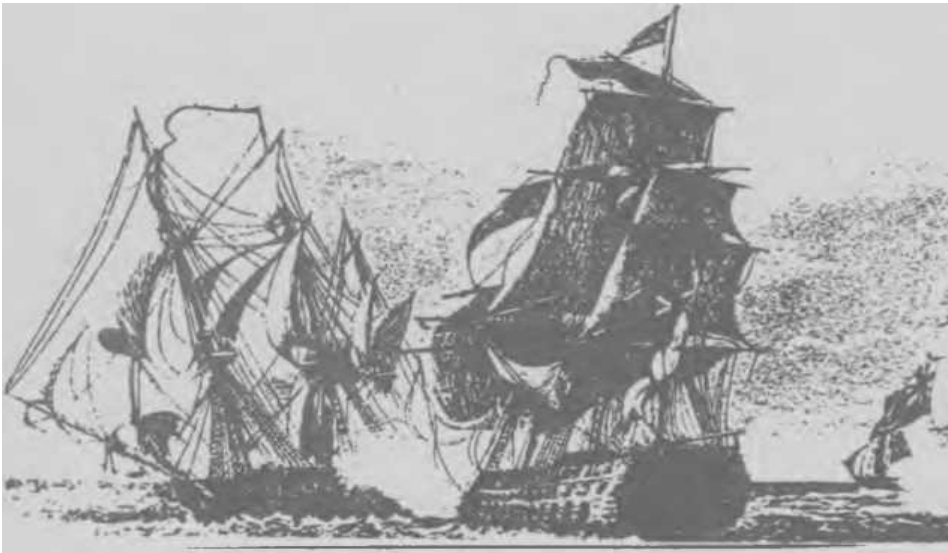
Dintre cei treisprezece copii ai săi (a fost căsătorit de două ori), unul singur, Jean-Cornil, care şi-a făcut ucenicia pe una dintre navele tatălui său, pare să-i fi moştenit aptitudinile. Se spune că, în toiul unei bătălii navale, când Jean Bart, îmbătrânit, părea să dea semne de slăbiciune, Jean-Cornil l-a legat de catargul mare al navei şi a preluat comanda.

Deşi a ajuns până la urmă la demnitatea de

viceamiral, Jean-Cornil nu s-a bucurat niciodată de faima şi popularitatea tatălui său, care a fost cântat de poeţi şi a devenit eroul unor balade populare şi cântece marinăreşti. (Unul dintre prozatorii noştri de la începutul veacului, Eugeniu P. Botez, ofiţer de marină şi autorul unor interesante pagini din viaţa marinarilor şi a porturilor, şi-a ales ca pseudonim literar numele lui Jean Bart).

Spre deosebire de Jean Bart, Claude de Forbin se trăgea dintr-o familie nobilă şi era militar de carieră. Cea mai vestită ispravă a sa a fost capturarea unei flote comerciale engleze compusă din cincizeci de nave, deşi convoiul era însoţit de cinci vase de război totalizând peste două sute şi cincizeci de tunuri. Forbin a decis victoria în favoarea micii flote a corsarilor francezi prin faptul că l-a ucis pe comandantul navei de război „Grafton” cu un proiectil de muschetă; o altă navă engleză de mare tonaj, „Hamptoncourt”, a fost cucerită prin abordare simultană din două părţi.

Din această luptă, care a avut loc în anul 1706, putem deduce metoda corsarilor francezi din acea vreme: aflându-se în inferioritate în ceea ce priveşte artileria, dar dispunând de nave mai rapide în manevră, căutau cu orice preţ abordajul şi lupta pe bordul navei. Temeritatea corsarilor francezi din veacul al optsprezecelea şi abilitatea lor în lupta corp la corp făcea ca, în majoritatea cazurilor, o dată abordajul reuşit, victoria să încline în favoarea lor.



Luptă între o fregată franceză şi un vas de linie englez, în 180

Mai târziu, istoria va arăta că această metodă era sortită unei perimări destul de rapide şi că într-o bătălie navală sorţii de izbândă vor fi de partea celui care alături de manevrele rapide ale navelor, va şti să folosească din plin artileria. În perioada războaielor napoleoniene, de pildă, marina de război engleză, dispunând de artilerie modernă (şi aflată sub comanda unui strateg naval de geniu – amiralul Nelson) va avea în permanenţă supremaţia pe mare, în ciuda faptului că în bătăliile pe uscat armatele coaliţiilor vor fi adesea înfrânte.

Cu toate acestea, Franţa perioadei napoleoniene şi-a avut şi ea corsarii ei vestiţi, între care pe Robert Surcouf, originar din acelaşi Saint-Malo. Surcouf ştia să împletească temeritatea cu fantezia – două însuşiri care l-au

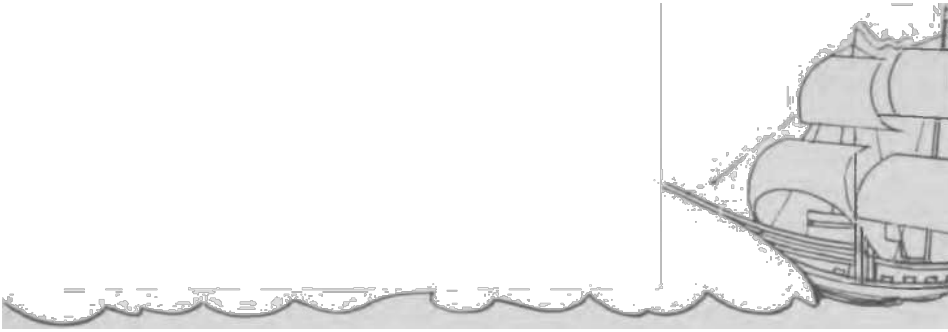
ajutat să dea englezilor grele lovituri pe toate mările lumii şi îndeosebi în Oceanul Indian. Oricât ar părea de curios pentru un om cu îndeletnicirea lui, era o fire blândă, evita violenţele inutile, după capturarea unei corăbii lua femeile sub ocrotirea lui şi adesea îşi salva duşmanii de la moarte.

Una dintre bătăliile lui celebre, Surcouf a dat-o împotriva navei de război engleze „Kent”, la 7 octombrie 1800. Propria sa navă, „Confiance”, era mult mai mică, în schimb mai rapidă, astfel că abordajul s-a produs înainte ca nava engleză să poată folosi din plin artileria. În lupta corp la corp care a urmat, cei o sută şi treizeci de corsari francezi s-au dovedit superiori celor aproape patru sute de marinari de pe „Kent”, deoarece în primele minute după abordaj au folosit din plin grenadele de mână pe care le purtau într-un coş atârnat de umăr, semănând astfel panică în rândurile adversarilor.

Prada obţinută era considerabilă, mai ales că la bordul lui „Kent” se afla o mare cantitate de aur. Drept urmare, Surcouf decise să părăsească Oceanul Indian şi să se îndrepte spre patrie. Pe drum era cât pe ce să fie ajuns din urmă de două nave rapide britanice, dar inventivul corsar porunci să se arunce de pe bord tot ce nu era necesar navigaţiei, inclusiv tunurile, şi „Confiance” reuşi să scape de urmăritori. Totuşi, a avut nevoie de peste două luni pentru parcurgerea drumului din India, în jurul Africii, până la La Rochelle.

După această expediţie fructuoasă Surcoui se

retrase la Saint-Malo, unde se căsători şi se stabili ca armator. Nici măcar Napoleon – pe atunci prim consul – care-i propuse comanda unei escadre, nu reuşi să-l clintească din hotărârea lui de a se retrage din viaţa de marinar. Se spune că Într-o convorbire cu Napoleon, armatorul Surcouf l-ar fi sfătuit să demonteze tunurile de pe marile nave de război, greoaie în manevră, şi să armeze cu ele o flotă rapidă de corsari. Cu peste două sute de ani în urmă, Elisabeta I primise un sfat asemănător de la corsarul Drake şi-i dăduse ascultare. Napoleon nu l-a ascultat pe Surcouf; avea s-o regrete amarnic: câţiva ani mai târziu, la Trafalgar, flotele reunite franceză şi spaniolă vor suferi o dezastruoasă înfrângere în faţa flotei britanice de sub comanda amiralului Nelson.



VI

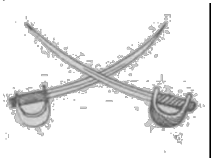
INSULA BROAŞTEI ŢESTOASE

„As surely as spiders abound where there are nooks and crannies, se have pirates sprung up wherever there is a nest of islands offering creeks

and shallows, headiands, rocks and reefs – facilities în short for lurking, for surprinse, for attack, for escape

CAPTAIN HENRY KEPPEL, 1846

(„După cum păianjenii abundă acolo unde se află unghere şi crăpături, tot aşa şi piraţii s-au ivit pretutindeni unde se află un grup de insule având golfuri şi adâncituri, promontorii, stânci şi recife – prin urmare, unde aveau posibilitatea să stea la pândă, să apară pe neaşteptate, să atace, să fugă”.)



U. S. A.
In. Bermuda
N
New Orleans
Barataria
Golful Mexic
Tampa
Capul Canzverel
Florida
Miami
INSULELE BAHAMA
Key West
OCEANUL ATLANTIC
Havanna
CUBA
New Providence
Golf. Campeche
Yucatan
Merida
Campeche
MEXIC
I. Tortuga
Port de Paix
HAITI
Port au Prince
ANTILELE MARI
PORTORICO
I. Fecioarelor
JAMAICA
Kingston
I. Vecilor
Guayama
St. Cristopher
Guadelopa
GUATEMALA
HONDURAS
Golfstrom
ANTILELE MICI
Martinica
EL SALVADOR
MAREA CARAIBILOR
Barbados
NICARAGUA
L. Nicaragua
Santa Catalina
Curacao
NUL PACIFIC
COSTARICA
Trinidad

1.

ALEXANDRE OLIVIER EXMELIN, CRONICAR AL FLIBUSTEI

Cele mai complete şi interesante date cu privire la piraţii din Marea Caraibilor le datorăm unui anume Alexandre Olivier Exmelin, care a navigat mulţi ani în calitate de chirurg pe diferite vase piratereşti, ţinând un jurnal cu scrupulozitate şi meticulozitatea unui om de ştiinţă. Multă vreme s-a crezut că este olandez de origine, deoarece cartea lui a apărut prima oară (în 1678) la Amsterdam, numele autorului fiind puţin schimbat: Exquemelin. Trei ani mai târziu a apărut o ediţie spaniolă, tipărită la Colonia (Köln) şi tradusă din originalul olandez de un oarecare señor de Buena Maison. În sfârşit, o traducere engleză apare în 1684 sub titlul: „Bucanierii din America, sau o relatare adevărată a celor mai însemnate atacuri comise în ultimii ani, în regiunile de coastă ale Indiilor Apusene, de către bucanierii din Jamaica şi Tortuga, atât englezi cât şi francezi”. Şi de data aceasta numele autorului este uşor schimbat: Esquemeling. Cartea s-a bucurat de un succes enorm, ediţii noi s-au succedat la intervale scurte, unele însoţite şi de un al doilea volum.

Termenul „bucanier” este de origine caraibă – prin *boucacoui* era desemnat locul unde indienii afumau carnea vânatului; în *Larousse,* sub

boucanier se află următoarele: „Nume prin care erau desemnaţi aventurierii care, în secolele al XVI-lea şi al XVIII-lea, vânau bizoni în America pentru a le obţine pieile, cu care făceau un comerţ intens. (Ei s-au transformat în piraţi, în corsari sau în flibustieri”.).

Cercetări recente au arătat că Alexandre Olivier Exmelin era francez, fiu al unui farmacist din Honfleur (în Calvados, la gura Senei), de unde luase drumul exilului în 1666 la vârsta de douăzeci de ani, deoarece era de religie reformată şi conform legilor atunci în vigoare nu avea voie să exercite profesia de chirurg. Drumul până în Antile îl făcuse gratuit, având însă obligaţia să lucreze vreme de trei luni în serviciul unui colonist. În Tortuga, guvernatorul francez d’Orgeron l-a luat curând sub protecţia sa; Exmelin a lucrat o vreme ca ajutor al unui chirurg cu experienţă, apoi s-a stabilit pe cont propriu. „… Nu există viaţă mai plăcută, scrie el, decât cea de chirurg în Insule. Îngrijirea bolnavilor se face aici la tarife mai ridicate ca la Paris”.

Dar Exmelin se pare că avea trebuinţe mai mari; cu sprijinul guvernatorului ia parte – în calitate de chirurg, bineînţeles – la expediţiile piratereşti care se organizau de către diverşi comanditari din Tortuga, de obicei chiar de împuterniciţii lui *Compagnie des îndes.* Prada era apoi evaluată de specialişti – Compania lua partea leului, veneau apoi părţile cuvenite guvernatorului, căpitanului navei şi chirurgului, iar restul se împărţea între oamenii echipajului.

După cum vedem, o organizare destul de asemănătoare cu cea din Alger şi Tunis, în vremurile de glorie ale piraţilor barbareşti, precum şi cu cea din Anglia perioadei elisabetane.

Piraţii din Tortuga au introdus însă ceva nou, anume un fel de… asigurări în beneficiul răniţilor; indemnizaţiile, ne spune Exmelin, erau acordate după un tarif fix: pentru pierderea unui ochi, o sută de scuzi; pierderea ambilor ochi, şase sute de scuzi; pentru mâna dreaptă, două sute de scuzi; un picior, două sute de scuzi ş. A.M.D. Beneficiarii acestor indemnizaţii nu primeau totdeauna bani peşin ci, de pildă, unul sau doi sclavi – dintre prizonierii luaţi cu prilejul abordajelor – după ce, în prealabil, comisia de experţi evalua preţul lor. Uneori, piratul căruia i se amputa mâna dreaptă prefera să i se dea, în locul banilor, un sclav care să muncească pentru el, deoarece ca invalid nu mai avea şanse să fie angajat pe o navă piraterească.

Toate aceste amănunte, precum şi numeroase altele, le găsim în interesanta lucrare a felcerului Exmelin, cronicar autentic şi corect al pirateriei din Antilele veacului al şaptesprezecelea. Această cronică a lui are, de fapt, două părţi distincte: un jurnal în care notează toate evenimentele la care a participat sau a fost martor şi o parte cu caracter general cuprinzând relatarea unor evenimente aflate pe alte căi. (Am insistat în mod deosebit asupra lui Alexandre Olivier Exmelin şi a lucrării sale deoarece este cea mai completă şi autentică sursă

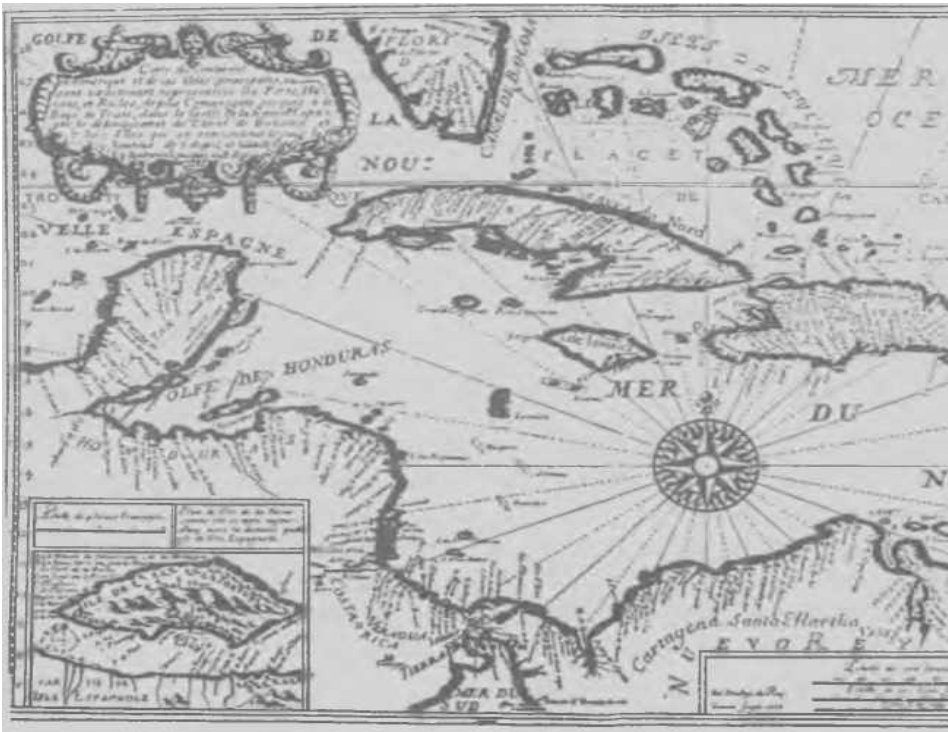
de informaţii la tema acestui capitol al lucrării noastre, la care am folosit versiunea franceză – prima ediţie a apărut la Paris, în 1684, aproape în acelaşi timp cu cea engleză, sub titlul: *Histoire des aventuriers, flibustiers et boucaniers qui se sont signales dans les îndes).*

Primul european care a zărit Insula Broaştei Ţestoase a fost Columb – a văzut-o doar în treacăt, în drum spre o insulă mai mare, unde a debarcat şi pe care a botezat-o Hispaniola (astăzi Haiti – San Domingo). Tot Columb a botezat şi mica insulă de la nord de Hispaniola, dând dovadă nu numai de multă imaginaţie, căci numele i se potriveşte într-adevăr: de departe, de pe mare, insula, cu creasta ei muntoasă, seamănă cu o broască ţestoasă încălzindu-şi, leneşă, carapacea la soare.

Atacarea şi jefuirea galioanelor spaniole încărcate cu aurul Lumii Noi nu sunt nicidecum o invenţie a celor din Tortuga – dimpotrivă, sunt tot atât de vechi ca… Lumea Nouă. Documentele spaniole menţionează că un corsar francez l-a silit pe Cristofor Columb, în 1497, pe drumul de înapoiere din a treia călătorie, să se refugieze la Madera. În 1521, corsarii armatorului Jean Ango din Dieppe au capturat trei caravele care se întorceau din America îndreptându-se spre Sevilla. În anul următor, Jean Fleury, comandând o escadră de opt nave aparţinând aceluiaşi Ango, capturează alte trei caravele spaniole, cu încărcături de o bogăţie fabuloasă, trimise de Cortez regelui Spaniei; una dintre caravele

transporta şi câţiva jaguari, care în timpul luptei au scăpat din cuşcă semănând panică printre atacatori şi atacaţi.

În urma măsurilor de apărare luate de spanioli în apele din largul Peninsulei Iberice, corsarii sunt nevoiţi să-şi mute încetul cu încetul activitatea spre vestul Atlanticului. În 1543 trei sute de englezi şi francezi jefuiesc pentru prima oară Cartagina, cel mai însemnat port al Columbiei. În 1555, hughenotul Jacques de Sare din La Rochelle şi normandul François le Clerc, zis „Picior de Lemn”, împreună cu o trupă de mercenari întreprind un atac de o îndrăzneală nebunească asupra Havanei, unde jefuiesc până şi bisericile, punând mâna pe o pradă uriaşă. Au urmat expediţiile, adesea spectaculoase, ale piraţilor englezi din perioada elisabetană şi din veacul al şaptesprezecelea (relatate pe larg în capitolul precedent) tot împotriva caravelelor, galioanelor şi coloniilor spaniole – fiindcă vreme de două veacuri Spania a posedat mare parte a cantităţilor de aur, argint şi pietre preţioase din Europa şi America, pradă râvnită, pe care necesitatea de a fi transportată o făcea vulnerabilă, supusă atacurilor piratereşti.



Harta Mării Caraibilor
(după lucrarea lui Exmelin, tipărită la Amsterdam în 1678)

Nu este, aşadar, de mirare că în insulele Caraibilor, şi îndeosebi în Jamaica şi Tortuga, aflate în apropierea rutei obişnuite a caravelelor şi galioanelor spaniole, s-au strâns tot felul de aventurieri veniţi din Europa, atraşi şi ei de mirajul aurului spaniol. Aşa au luat naştere flibustierii. În Franţa se numeau *friboutiers* sau *fliboustiers,* iar etimologia în mod obişnuit admisă derivă termenul din engleza veche*:*

De Insulis nuper i
mari Indico repert

flibutor, sau *frybuter, sau freebooter;* la rândul lor englezii l-au luat din olandeză, unde vrisbueter sau vrijbuiter înseamnă, în traducere literală, „care pradă fără restricţii”, prin urmare, este oarecum opus accepţiei termenului „corsar” – corsarul trebuind să ţină seama de restricţiile impuse de patentă, de acea *Lettre de Marque,* a cărei nerespectare ducea la interzicerea înapoierii în ţară, uneori chiar la arestarea şi condamnarea căpitanului şi a întregului echipaj. Corsarul avea patrie şi arbora pe nava lui pavilionul ţării sale, flibustierul nu avea patrie, ci numai un refugiu, o ascunzătoare, echipajul său era alcătuit din oameni de toate neamurile şi rasele, iar pe catargul navei sale arbora pavilionul negru al piratului, uneori împodobit cu o hârcă şi două oase încrucişate – simbol sinistru, cum nu se poate mai potrivit îndeletnicirii sale caracterizată de violenţă şi adesea de cruzime.

Deosebirea dintre pirat şi flibustier constă, deci, în faptul că în definiţia acestuia din urmă intervine un element geografic: flibustierul colinda Marea Caraibilor şi *Golful Mexicului.* De altfel unii dintre căpitanii flibustei achiziţionau, ocazional, o Lettre de Marque – la preţuri uneori fabuloase – pentru ca în cazul că vor fi prinşi, să nu fie trataţi ca piraţi şi să scape de ştreang. Dar între aceşti flibustieri şi corsarii reginei Elisabeta sau ai regelui Ludovic al XIV-lea era o deosebire ca de la cer la pământ – Francis Drake şi Walter Raleigh, de pildă, ocupau funcţii importante în

administraţia de stat; tot aşa, marii corsari francezi, ca Jean Bart, Duguay-Trouin sau Claude Forbin aparţineau marinei regale. Căpitanii flibustei îşi achiziţionau patentele de la funcţionarii coloniali, fiindcă un asemenea document le dădea prestigiu şi fiindcă niciun căpitan de navă militară nu putea spânzura fără judecată pe posesorul unei patente.

De altfel, în posesia unui căpitan al flibustei, patenta avea o valoare relativă. Cei mai mulţi dintre comandanţii de nave piratereşti din Tortuga şi Jamaica nici măcar nu ştiau să citească şi se cunoaşte cazul (relatat de Hubert Deschamps în *Pirates et Flibustiers,* Paris 1962) unui căpitan de flibustieri care a colindat vreme de câţiva ani mările cu o patentă – semnată de un funcţionar colonial şi prevăzută cu toate sigiliile legale – care-l autoriza să vâneze… capre.

2.

CUM A AJUNS TORTUGA SUB STĂPÂNIREA FRANCEZĂ

Într-o zi însorită a anului 1623, un anume Belain d’Esnambuc, gentilom normand care colinda Marea Caraibilor în căutare de pradă, dădu peste un galion spaniol de proporţii respectabile. Dar nici nu apucă să se apropie şi iată că zecile de tunuri ale galionului începură să scuipe foc. Ce-i mai rămânea de făcut domnului d’Esnambuc, care comanda o biată brigantină cu

două catarge şi o singură punte, cu un total de patruzeci de oameni la bord? O luă la sănătoasa şi fu fericit când găsi o insulă, de care galionul, având pescaj mare, nu se putea apropia.

Pe insulă, Esnambuc află de la indieni că de curând mai sosiră şi alţi albi, care se apucaseră să cultive pământul şi să crească vite. Era vorba de patru sute de englezi, conduşi de un anume Thomas Warner. Francezii se înţeleseră cu englezii (ceea ce nu se întâmpla întotdeauna în bătrâna Europă…) şi insula, măsurând vreo treizeci de kilometri în lungime şi zece în lăţime, deveni refugiul permanent al flibustierilor lui Esnambuc, în timp ce coloniştii îşi vedeau de treburile lor.

Această coexistenţă dură câţiva ani, timp în care Esnambuc efectuă şi o călătorie în Franţa, unde fondă o „Compagnie de Saint-Cristophe” – aşa se numea insula – care se bucură de sprijinul cardinalului Richelieu; Esnambuc se înapoie cu trei nave având pe bord patru sute de colonişti francezi. O parte dintre ei începură să-şi facă ucenicia în ale flibustei, sub îndrumarea piraţilor mai vechi ai lui Esnambuc, alţii se apucară să lucreze pământul, alături de englezi.

Cum spaniolii nu vedeau cu ochi buni această aşezare franco-engleză înfiptă în inima imperiului lor colonial din America Centrală, trimiseră în primăvara anului 1630 o puternică escadră – numărând patruzeci şi nouă de nave, dintre care treizeci şi cinci de galioane – sub comanda amiralului Fadrique de Toledo, care notifică

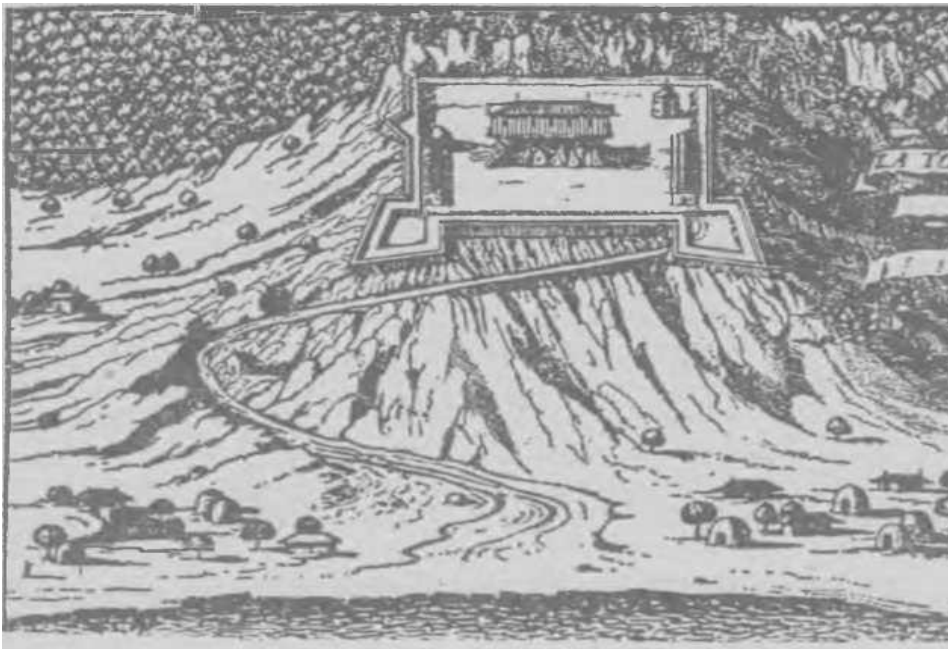
flibustierilor şi coloniştilor de pe Saint-Cristophe că le acordă o săptămână ca să evacueze insula, altfel vor fi împuşcaţi până la unul.

A rezista unei asemenea armada ar fi fost un act de nebunie. Coloniştii, englezi şi francezi, îşi părăsiră casele şi plantaţiile, se îmbarcară pe navele cu care veniseră şi porniră spre Europa. Numai optzeci de oameni, grupaţi în jurul lui Esnambuc, porniră spre Insula Broaştei Ţestoase, pe care o cunoşteau, deoarece făceau uneori escale aici. Erau flibustieri mai vechi, dintre cei care colindaseră Marea Caraibilor pe brigantina comandată de Esnambuc, precum şi aventurieri pentru care întoarcerea în Europa, unde erau căutaţi ca dezertori şi pentru diferite alte pricini, nu era recomandabilă…

Văzută dinspre sud, Tortuga oferă un peisaj de o frumuseţe răpitoare – terase etajate până sus, presărate cu smochini şi bananieri, vegetaţie luxuriantă grupată în jurul numeroaselor izvoare, iar către nord, uriaşe stânci abrupte, până aproape de spinarea „carapacei”, unde arbuştii cedează locul masivilor mahoni cu lemn preţios, populaţi de păsări multicolore; pe plajă, în timpul refluxului mişunau languste şi crabi cu carnea delicioasă.

Flibustierii veniţi din Saint-Cristophe îşi clădiră colibe şi se instalară cât mai confortabil cu putinţă. Carnea şi-o procurau – cumpărând-o cinstit – de la bucanierii stabiliţi în nordul Hispaniolei. La mai puţin de un an de la sosirea la Tortuga, cumpărară de la un flibustier francez,

Baradel, câteva zeci de sclavii negri capturaţi de pe un vas englez; cu ajutorul acestora începură să cultive diferite plante alimentare şi să crească animale – astfel Tortuga deveni curând o aşezare asemănătoare celor din Insulele Caraibe învecinate, deosebindu-se de acestea doar prin faptul că ocupaţia principală a locuitorilor ei era cea de flibustier, precum şi prin faptul că pe insulă nu se afla nicio femeie.



Fortul de pe insula Tortuga.

Cinci ani mai târziu, pentru Tortuga, ca şi pentru Hispaniola, sosiră vremuri grele. Totul a început într-una din primele zile ale lui februarie 1635, când o navă flibustieră, condusă de Pierre

Le Grand (originar din Dieppe), şi având douăzeci şi opt de oameni la bord, a capturat un galion spaniol de mare tonaj, lângă capul Tiburon la capătul apusean al Hispaniolei. Pierre Le Grand nu mai făcuse de câteva luni vreo captură, proviziile şi apa de băut erau pe sfârşite, nava începuse să ia apă şi pompele trebuiau acţionate în permanenţă. Zărind uriaşul galion cu patru catarge, căpitanul hotărî să încerce acţiunea disperată de a-l aborda; mai întâi însă, îl chemă pe chirurg şi-i dădu un ordin confidenţial: „Vom aborda galionul, ne vom căţăra pe bord, iar dumneata vei fi ultimul. Dar înainte de a părăsi nava, vei face o spărtură în fundul calei. Câteva lovituri de secure vor fi de ajuns”.

Spaniolii lăsară mica navă să se apropie. Nici prin minte nu le trecea că ar putea fi vorba de un abordaj – mai mult, căpitanul, înştiinţat, refuză să-şi întrerupă partida de cărţi pe care tocmai o juca… Cele ce au urmat s-au desfăşurat cu o iuţeală uimitoare şi par secvenţe ale unui film de aventuri scris de un scenarist cu imaginaţie prodigioasă: piraţii se căţărară pe bord, ucigând câţiva spanioli, apoi o parte a flibustierilor pătrunse în cabina căpitanului ţinându-l în şah cu pistoalele, alţii sparseră lacătele magaziei unde se aflau butoaiele cu praf de puşcă, după care Pierre Le Grand se sui pe dunetă şi anunţă: „Magazia cu pulbere e în mâna noastră. La cea mai mică rezistenţă, totul sare în aer!” Spaniolii erau cu atât mai uluiţi cu cât alături de galion nu se mai afla nicio navă – chirurgul executase ordinul şi

sabordase vasul flibustier.

În felul acesta, douăzeci şi opt de flibustieri cuceriră o navă cu câteva sute de oameni la bord, între care un viceamiral – galionul se dovedi a fi o *căpitana* adică o navă-amiral care urma să escorteze o întreagă flotă comercială pe drumul dintre Antile şi Spania. Pierre Le Grand, ajutat de câţiva spanioli care trecură imediat de partea flibustierilor, acostă într-un golf pustiu din Hispaniola unde îi debarcă pe prizonieri, după care trecu la împărţirea bogatei prăzi.

În Spania, capturarea *căpitanei* făcu mare vâlvă şi autorităţile coloniale primiră ordinul să-i gonească pe piraţii din Hispaniola folosind orice mijloace. În cursul primelor operaţiuni au fost ucişi câteva sute de bucanieri, pe care militarii spanioli îi confundau cu flibustierii. Apoi începu exterminarea sistematică a cirezilor şi turmelor de pe insulă, ca piraţii să nu mai aibă surse de aprovizionare. Bucanierii, la rândul lor, organizară grupe de rezistenţă şi începu un adevărat război de gherilă – plantaţiile spaniole fură pustiite, fermele incendiate, populaţia masacrată. Până la urmă, armata regulată spaniolă reuşi să pună stăpânire pe insulă şi bucanierii fură nevoiţi s-o părăsească, majoritatea lor venind să îngroaşe rândurile flibustierilor de pe Tortuga – Insula Broaştei Ţestoase.

Spaniolii nu puteau îngădui nici acest refugiu de unde flibustierii îşi organizau atacurile împotriva lor. În 1638, o flotă spaniolă, profitând de faptul că navele flibustierilor erau plecate într-

o expediţie, debarcă un detaşament puternic pe insulă. Coloniştii care rezistară fură măcelăriţi, cei care se predară fură spânzuraţi – un număr mic reuşi să fugă, ascunzându-se prin păduri. Pe insulă rămase o mică garnizoană spaniolă care la începutul lui 1639, nu putu rezista unei trupe de o sută de englezi, condusă de un anume Willis. Şi astfel, Tortuga, după ce a fost mai întâi franco-engleză, apoi spaniolă, deveni engleză; pentru scurtă vreme, căci în primăvara anului 1640, un francez, Le Vasseur, prevăzut cu o *Lettre de Marque*, îşi anunţă sosirea apropiată la Tortuga, pentru a-şi lua în primire postul de… guvernator.

Le Vasseur, gentilom hughenot, servise câtva timp în marina regală, apoi colindase Marea Caraibilor împreună cu Esnambuc. La Saint-Cristophe se împrietenise cu guvernatorul francez al insulei, pe nume de Poiney, care-l ajutase să obţină patenta regală. Le Vasseur se stabileşte întâi pe mica Insulă Margot, situată la numai cinci leghe (o leghe marină – circa 5,5 km) de Tortuga, unde vreme de trei luni îşi pregăti trupa de şoc alcătuită din cincizeci de aventurieri aleşi pe sprânceană, cu toţii hughenoţi (se pare că viitorul guvernator nu prea avea încredere în catolici). Apoi trimise lui Willis un emisar care – după cum spune un document al vremii – „să-i ceară socoteală pentru violenţele comise împotriva francezilor”. Willis răspunse: „Nu mă tem de dumneavoastră, chiar dacă aţi avea trei mii de oameni”.

La 31 august al aceluiaşi an, Le Vasseur

atacă în fruntea trupei sale de şoc, la care se adăugaseră alţi cincizeci de oameni recrutaţi la întâmplare. În câteva ore insula era în mâinile francezilor – victorie rapidă la care a contribuit şi faptul că locuitorii din Tortuga erau în general ostili căpitanului Willis. În aceeaşi seară, Le Vasseur îi scrie cu oarecare emfază cardinalului de Richelieu: *„La Tortue, citadelle de Saint-Domingue, est a nous”.*

Printre primele măsuri luate de noul guvernator a fost construirea unui fort în sudul insulei, pe platforma unui masiv stâncos care domina singurul golf accesibil navelor de tonaj mai mare: Fort de la Roche sau Fort du Refuge – ambele denumiri perfect justificate, căci era construit pe o uriaşă stâncă şi a fost vreme îndelungată un refugiu pentru piraţi şi tot felul de aventurieri. (Astăzi, turiştii străini nu mai pot vedea decât urmele unor ziduri de piatră, dar se pare că fortul La Roche a fost la vremea lui o construcţie militară redutabilă, căci un atac întreprins de spanioli în 1645, cu cinci nave şi şase sute de soldaţi, a fost respinsă cu pierderi sângeroase pentru atacatori).

Între 1641 şi 1645, Tortuga (acum Ile de la Tortue) s-a dezvoltat rapid. Pe lângă oraşul principal, Basse-Terre, au apărut mici aşezări: Cayonne, La Montagne, Le Milplantage, Le Ringot, La Pointe au Macon. Pe la 1675, populaţia număra zece mii de suflete, între care trei mii de flibustieri şi trei mii de bucanieri – aceştia din urmă continuând să vâneze ilegal pe Hispaniola,

uşor accesibilă datorită distanţei mici care o separa de Tortuga.

În zilele de târg, Basse-Terre (care nu trebuie confundat cu portul Basse-Terre din Guadelupa, insulă făcând parte din Antilele Mici) oferea un peisaj ciudat şi foarte pitoresc – în tarabe se vindeau broaşte ţestoase, languste, homari, tutun, fructe exotice, bucanierii expuneau came afumată şi piei, flibustierii aduceau vase de aur şi argint, mobile preţioase, brocaturi şi obiecte de cult necesare bisericilor, precum şi tot ce reuşiseră să jefuiască de pe navele abordate. Neguţătorii veniţi din Europa să vândă arme şi unelte, şi să cumpere mărfuri coloniale şi obiecte de furat, unii îmbrăcaţi după ultima modă de la Paris, se amestecau cu plantatori purtând pălării de paie cu boruri largi, cu piraţi îmbrăcaţi în zdrenţe, dar înarmaţi până-n dinţi, cu negri uneori complet despuiaţi, cu indieni caraibi. Aceasta era Tortuga pe la mijlocul veacului al şaptesprezecelea, ciudat amestec de rase şi profesiuni dintre cele mai variate, având ca bază a economiei, flibusta.

3.

O INTERESANTĂ LICITAŢIE LA TÂRGUL DE SCLAVI DIN BASSE-TERRE

Primul flibustier de oarecare renume (după Esnambuc) pe care-l reţine cronica lui Exmelin este un anume Mombars, gentilom originar din Languedoc, pe care unchiul său îl luase pe o navă

pirateresc㠠pentru a-i face ucenicia în ale flibustei. Mombars citise încă pe vremea când era în colegiu cărţile prelatului spaniol Las Casas, care lua cu căldură apărarea indienilor împotriva atrocităţilor comise de conchistadori; le citise, fusese indignat şi – cu ardoarea vârstei lui de adolescent – jurase să plătească spaniolilor cu aceeaşi monedă.

La optsprezece ani îl găsim la Tortuga, însoţind un grup de bucanieri care pleca pe Hispaniola să lupte împotriva spaniolilor. Mombars se dovedeşte un combatant redutabil, necruţător cu spaniolii şi prieten al indienilor, pe care ori de câte ori are prilejul îi eliberează din sclavie. Curând ajunge căpitan de navă flibustieră, având un echipaj alcătuit exclusiv din indieni caraibi, care îi erau devotaţi cu trup şi suflet.

Mombars ne este prezentat ca un om sobru – nu bea decât apă şi detesta cărţile de joc. De cele mai multe ori nici nu prăda navele abordate, ci le scufunda cu tot ce găsea pe ele, după ce-i supunea pe spanioli la cazne. Cronicarii spanioli din veacurile al şaptesprezecelea şi al optsprezecelea îi atribuie invenţia unor suplicii înfiorătoare, şi chiar francezii l-au poreclit pe crudul căpitan de flibustieri Mombars L’Exterminateur.

Nu se ştie cum a murit; într-o bună zi a ridicat ancora, pornind din Tortuga să vâneze galioane spaniole şi nu s-a mai întors. Probabil că a fost ucis în cursul unui abordaj, într-o luptă cu spaniolii pe care-i ura de moarte.

Contemporan cu Mombars a fost un alt vestit

căpitan de flibustieri, Roche Brasiliano, zis Le Roc. În ciuda numelui cu rezonanţă spaniolă şi a poreclei franceze, era olandez, originar din Groningen. Tatăl lui, negustorii luase cu el în Brazilia, unde a trăit până în 1641, în perioada când portughezii ocupă ţara, după care vine la Tortuga asociindu-se cu flibustierii. Exmelin se pare că nu l-a cunoscut personal, dar îl descrie, din auzite, ca pe un om voinic, cu privirea mândră, luptător curajos şi cârmaci îndemânatic, care nu se despărţea de sabie nici noaptea când dormea.

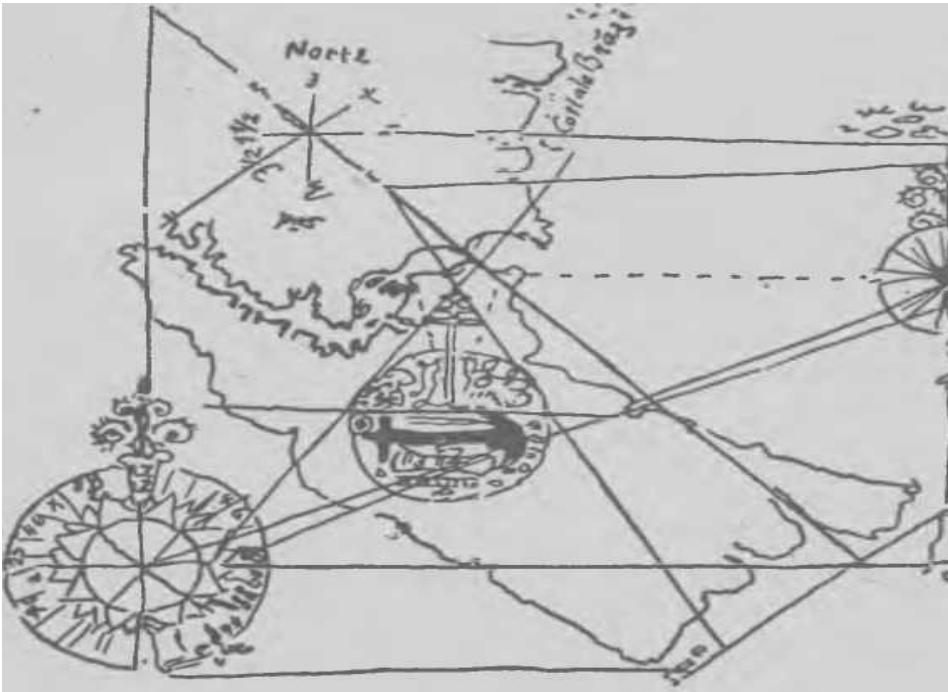
Le Roc, ca şi Mombars, îi duşmănea de moarte pe spanioli – distracţia lui favorită era să-i pună să umble desculţi pe un grătar încins. Spre deosebire de Mombars, însă, nu dispreţuia câtuşi de puţin mărfurile din calele galioanelor spaniole, dovedindu-se astfel un flibustier în adevărata accepţie a termenului. Era foarte şiret şi avea darul de a vorbi frumos şi convingător – Exmelin relatează că, prins de spanioli pe când ataca portul Campeche (în partea apuseană a peninsulei Yucatán), Le Roc îi convinge să-l trimită în Europa; pe drum „este îndrăgit de toţi” şi-i uimeşte pe cei de pe bord cu îndemânarea sa la tragerea cu arcul asupra peştilor zburători, câştigând astfel cinci sute de scuzi, cu care îşi va plăti drumul de întoarcere în Antile, unde „îşi va continua vreme îndelungată activitatea”. Ca şi în cazul lui Mombars, nu se ştie cum a murit – probabil într-o luptă cu spaniolii, sau poate într-unul dintre violentele uragane care bântuia în regiunea Antilelor şi a Floridei.

Din prăzile făcute de Le Roc şi de ceilalţi căpitani de nave flibustiere din Tortuga, guvernatorul Le Vasseur îşi primea partea lui care era partea leului. Era un om foarte lacom de bani, mărea an de an cota-parte ce urma s-o primească, pe bucanieri şi plantatori îi punea la biruri grele, închisoarea din fortul de la Roche era mereu plină de datornici supuşi la cazne. În vara anului 1652, doi dintre colaboratorii apropiaţi a lui Le Vasseur, anume Martin şi Thiebaut, îl asasinară pe tiran şi puseră mâna pe putere. Pentru scurtă vreme, căci la sugestia aceluiaşi de Poincy din Saint-Cristophe, de la Paris sosi noul guvernator numit de rege, Henry de Fontenay, cavaler de Malta şi vechi luptător împotriva turcilor şi a piraţilor barbareşti.

Instalarea lui de Fontenay a adus după sine o intensificare fără precedent a expediţiilor flibustiere pornite din Tortuga. În mai puţin de un an sunt abordate şi jefuite numeroase galioane în rada din Porto Bello, în largul Hispaniolei şi Cartagenei, ba chiar o întreagă flotă comercială este atacată în strâmtoarea Gaya de la Plata, unde trei galioane au fost capturate şi unul incendiat; într-o expediţie deosebit de îndrăzneaţă, o trupă de flibustieri, debarcată pe ţărmul din apropiere de Cartagena, jefuieşte toate mărfurile expuse la târgul din Barranquilla. Autorităţile din Madrid nu puteau tolera asemenea acţiuni şi ordonă guvernatorilor din Antile să treacă la represalii.

La 10 ianuarie 1654, o puternică escadră spaniolă pornită din Havana, se apropie de Basse-

Terre. Tunurile din fortul de la Roche intră în acţiune, iar câteva nave flibustiere părăsesc ţărmul şi se îndreaptă spre larg, dar spre marea uimire a spaniolilor, navele se opresc la intrarea în port, unde sunt sabordate de echipajele lor, blocând astfel drumul galioanelor. Dar se pare că această manevră fusese prevăzută, fiindcă mai multe galiote spaniole se strecuraseră mai dinainte într-un golfuleţ situat cam la o leghe de Basse-Terre, unde debarcară un corp expediţionar, tunuri, muniţie şi catârii necesari transportului. Curând zece tunuri spaniole deschiseră focul din vârful unui munte, astfel încât fortul era asediat din două părţi. După o rezistenţă de câteva ore, rămânând fără muniţii, de Fontenay se predă.



Hatră cifrată cu amplasamentul unei comori ascunse de piraţi p
insulă pustie, în largul coastei sudamericane *(după originalul afl*
Academia Regală de Istorie din Madrid).

Guvernatorul nu păţi nimic, ba chiar i se îngădui să plece, împreună cu trei sute de soldaţi şi cu drapelele unităţii: pentru spanioli el nu era un simplu căpitan de flibustieri, ci un demnitar numit prin decret semnat de regele Ludovic al XIV-lea (E drept că acesta din urmă avea atunci doar cincisprezece ani, dar relaţiile Spaniei cu Franţa erau foarte bune, iar primul ministru francez Mazarin nutrea chiar proiectul unei căsătorii a regelui cu infanta Maria-Tereza, proiect care s-a realizat şase ani mai târziu).

Tortuga deveni, deci, din nou spaniolă, iar pe fortul de la Roche drapelul francez fu înlocuit cu

cel castilian. Se părea că pentru flibustă sosiseră vremuri grele, dar lucrurile nu s-au petrecut chiar aşa. Mare parte dintre flibustierii care părăsiseră în 1654 Tortuga îşi stabiliseră cartierul general la Port-Margot (pe insuliţa de care am mai vorbit) unde curând sosi un anume Jeremie du Rausset, înarmat cu... două decrete prin care era numit guvernator la Tortuga – unul eliberat de ministerul comerţului în numele regelui Franţei, altul semnat în numele regelui Angliei de sir Charles Lyttelton guvernatorul din Jamaica. Du Rausset era însoţit de treizeci de aventurieri, oameni unul şi unul, foşti corsari şi flibustieri. De altfel, cei din Port-Margot îl cunoşteau pe du Rausset, care sub guvernământul lui Le Vasseur comandase la Basse-Terre o trupă de flibustieri.

Jeremie du Rausset nu se grăbea. Vreme de câţiva ani recrută oameni şi-i pregăti pentru expediţie. Abia la sfârşitul lui decembrie 1659 debarcă la Tortuga cu şase sute de oameni, aduşi seara, în mici ambarcaţii indiene, pe coasta nordică – ţărm stâncos şi abrupt, inaccesibil navelor de tonaj mare sau mijlociu. Munţii fură escaladaţi noaptea, o parte a flibustierilor coborî de pe creastă în câmpia sudică, spre fort, altă parte puse mâna pe bateriile spaniole instalate în vârful muntelui. De data aceasta, spaniolii erau cei prinşi între două focuri şi fură nevoiţi să se predea.

Înarmat cu două decrete eliberate în numele a doi regi diferiţi, domnul du Rausset optă pentru o a treia suveranitate: a sa proprie. E drept că

pavilionul francez a fost din nou înălţat pe fortul de la Roche, dar flibustierii şi coloniştii din Tortuga nu jurară credinţă regelui Franţei, ci lui Jeremie du Rausset personal… Acesta din urmă avea planuri mult mai grandioase decât predecesorii săi, care se mulţumeau cu comisioanele încasate de la căpitanii de nave flibustiere. Domnul du Rausset, ca proprietar al Tortugăi, îşi zicea „Orice proprietate se poate vinde şi cumpăra, chiar şi o insulă”. Porni deci spre Europa să vândă Insula Broaştei Ţestoase (şi să-şi trateze ulcerul la stomac căpătat în anii petrecuţi în colonii).

Se opri întâi la Londra – pe atunci, în 1662, cel mai mare oraş din lume, cu o jumătate de milion de locuitori şi numeroase instituţii bancare. Guvernul englez pierduse însă orice interes pentru Tortuga, iar Compania engleză a Indiilor Occidentale îi oferi o sumă derizorie: patru sute de lire. Du Rausset plecă atunci la Paris, unde este primit de ministrul Afacerilor străine care îi spune: „Îmi pare bine că vă văd, domnule du Rausset. Aţi încercat să vindeţi insula Tortuga guvernului englez, ceea ce este o trădare. Cu tot regretul, sunt nevoit să vă trimit la Bastilia”.

Aproape doi ani a stat du Rausset la închisoare, după care *Compagnie des îndes Occidentales* îi oferi, în schimbul insulei sale, cincisprezece mii de livre şi libertatea, ofertă care fu acceptată imediat. Cum viaţa sobră din Bastilia îl vindecase de boala lui de stomac, se întoarse la Tortuga – de data aceasta ca simplu particular –

unde trăi liniştit până la sfârşitul zilelor sale.

Noul guvernator, Bertrand d'Orgeron, făcu toate înlesnirile pentru o nouă înflorire a flibustei – de care depindea în cea mai mare măsură, economia întregii colonii – cu atât mai mult cu cât războiul franco-spaniol din 1667 îi dădea mână liberă, iar pe flibustieri îi transforma din piraţi în corsari aflaţi în slujba regelui Franţei. Dar d'Orgeron nutrea şi el planuri mai ambiţioase pentru Tortuga, din care voia să facă o colonie stabilă, având legături trainice cu Franţa. Soluţia nu putea fi decât una: întemeierea de familii, de cămine care să-i lege pe colonişti de noua lor patrie. Guvernatorul aranjă deci ca din Franţa să fie trimisă o navă, având la bord o sută şi cincizeci de femei care urmau să se stabilească definitiv la Tortuga.

S-a vorbit mai întâi de „tinere fete" şi chiar de „fecioare", care nu se putuseră mărita în Franţa şi cărora li se oferea călătoria gratuită şi locuinţă la sosire. Ulterior s-a descoperit în rapoartele poliţiei din La Rochelle că acest prim grup de emigrante nu cuprindea decât prostituate şi femei condamnate pentru furt. Când nava aruncă ancora la Basse-Terre, zeci de ambarcaţiuni mici o înconjurară: flibustierii, bucanierii şi coloniştii veniseră să asiste la sosire. D'Orgeron, voind să evite incidente neplăcute, debarcă pasagerele sub protecţia unei trupe de soldaţi din garnizoană, le cază în case rechiziţionate, la marginea oraşului, apoi le ţinu o cuvântare de bun venit spunându-le că mai întâi

se vor odihni două zile, apoi le vor fi propuse domicilii şi soţi.

În ziua şi la ora hotărâtă, fetele fură duse în piaţa unde se ţinea de obicei târgul de sclavi. De fapt, ceea ce urmă n-a fost decât o licitaţie obişnuită la târgurile de sclavi ale vremii: locotenentul guvernatorului lua de mână o fată, o ducea în mijlocul pieţei şi întreba cine cât oferă. Amatorii se supralicitau, ajungeau la cifre uriaşe – fiecare fată fu vândută la un preţ care echivala (cum se spune) cu greutatea ei în aur, deşi multe dintre ele nu erau nici tinere şi nici frumoase. Bineînţeles că beneficiarii nu puteau fi decât cei cu stare: căpitanii flibustei, plantatorii bogaţi, negustorii. Se mai cuvine adăugat că, pentru acele vremuri şi acele meleaguri nu era un lucru neobişnuit ca soţiile să fie cumpărate, preţul depinzând, bineînţeles, de raritatea femeilor pe aceste teritorii descoperite relativ recent.

Astfel luară fiinţă primele o sută şi cincizeci de familii din Tortuga – printr-o licitaţie asemănătoare celor de la târgurile de sclavi, urmată de o înscriere într-un registru civil pe care guvernatorul avusese grijă să-l pregătească din vreme. Documente demne de crezare atestă că aproape toate aceste uniuni au fost fericite, femeile se dovediră soţii credincioase şi avură mulţi copii… Cu banii obţinuţi la licitaţie, guvernatorul acoperi cheltuielile de transport ale imigrantelor şi se alese cu un beneficiu substanţial, drept care compania franceză a Indiilor reluă de câteva ori operaţia în profitul

comanditarilor ei.

Unul dintre cei care au studiat temeinic interesantul fenomen al flibustei (Georges Blond în *Historie de la Flibuste,* Stock, Paris 1969) este de părere că sosirea femeilor la Tortuga „… marchează o cotitură în istoria acestei insule, o face să se apropie cu un pas de ceea ce numim în mod convenţional civilizaţie. Moravurile locale îşi pierd duritatea, se produc mai puţine încăierări, mai puţine asasinate. Femeile vor cere ceva mai mult confort, schimburile comerciale se intensifică, Europa trimite îmbrăcăminte, mobile, articole de menaj în schimbul tutunului şi al altor produse agricole – de asemenea, în schimbul mărfurilor obţinute prin jaf, căci flibusta continuă”.

Nu este mai puţin adevărat că întemeierea de familii a avut la Tortuga şi alte urmări. Aflând că femei albe trăiesc aici în siguranţă şi că aurul galioanelor spaniole nu lipseşte, au început să sosească tot felul de alte femei, de o moralitate mai mult decât dubioasă, uneori în mici grupuri organizate de câte un proprietar de tavernă. Cum îşi plăteau singure călătoria, nu erau vândute la licitaţie; cârciumile şi tavernele se înmulţeau, de asemenea şi bordelurile – cu alte cuvinte Basse-Terre căpăta încetul cu încetul aspectul „civilizat” al porturilor franceze ca Dieppe sau La Rochelle, de unde erau, de altfel, originari aproape toţi flibustierii, care astfel începură să se simtă într-adevăr „ca acasă”…

4.

L’OLONNOIS: FLIBUSTIERII ÎN GOLFUL MARACAIBO

Cronicile (şi îndeosebi cele spaniole) din a doua jumătate a veacului al şaptesprezecelea sunt de acord că dintre căpitanii flibustei, duşmanul cel mai neînduplecat al spaniolilor era Jean-François N-au, zis L’Olonnois, deoarece era originar din mica localitate Sables-d’ Olonne (în Bas Poitou), unde se născuse în 1630. Plecat la douăzeci de ani în Indiile occidentale, a servit vreme de trei ani sub contract ca să-şi poată plăti traversarea, apoi a fost bucanier la San Domingo, iar în 1662 obţine o navă şi o patentă de la guvernatorul du Rausset reuşind câteva abordaje care-i aduc o pradă bogată; cum nava lui naufragiază, obţine alta în 1664, şi porneşte spre coasta Yucatánului, dispărând pentru multă vreme.

Cei din Basse-Terre pierduseră de mult speranţa să-l revadă pe l’Olonnois, când iată-l că apare în rada portului pe un mic barcaz cu o singură velă, având ca echipaj şase negri. În seara aceea, într-o tavernă din port, l’Olonnois povesti extraordinara aventură prin care trecuse: nava lui naufragiase pe coasta Yucatánului; puţinii flibustieri care scăpaseră din naufragiu fuseseră prinşi de o trupă de *lanceros* spanioli şi duşi către oraşul vecin, Campeche. Pe drum, flibustierii se năpustiră asupra spaniolilor, punând mâna pe câteva arme; a urmat o luptă înverşunată, în care

toţi oamenii lui l’Olonnois au fost ucişi. Acesta, rănit, s-a prefăcut mort. După ce soldaţii spanioli au plecat, s-a ridicat, a îmbrăcat uniforma unui spaniol ucis şi a ajuns până în oraş.

În Campeche, populaţia dansa în jurul focurilor aprinse în piaţă pentru a sărbătorii moartea flibustierilor; l’Olonnois a cântat şi a dansat cu ei… După ce a stat câteva zile la Campeche, a convins şase sclavi negri să fure o mică ambarcaţie şi să pornească spre Tortuga, promiţându-le că acolo îi aşteaptă libertatea. Pentru calităţile deosebite de navigator ale lui l’Olonnois stă mărturie drumul de o mie două sute de mile dintre coasta apuseană a Yucatánului şi Cuba, parcurs cu barcazul fără punte şi cu o singură velă, de asemenea drumul de o mie de kilometri de-a lungul coastei cubane unde în fiecare golf stăteau la pândă spaniolii.

La sfârşitul relatării sale, presărate de exclamaţiile aprobatoare ale celorlalţi flibustieri şi cu numeroase căni de rom, l’Olonnois se ridică în picioare şi se adresă celor şase negri: „Vă declar oameni liberi, aşa cum v-am promis”.

Din pricina celor două naufragii, autorităţile din Tortuga şovăiau să-i mai încredinţeze lui l’Olonnois o navă flibustieră. Atunci aventurierul porni cu vechiul barcaz capturat la Campeche, reuşind să cucerească un barcaz spaniol de aceeaşi mărime. Cu cele două nave mici şi douăzeci şi doi de oameni – printre care un chirurg – atacă şi cuceri o fregată spaniolă cu douăzeci de oameni la bord şi zece tunuri:

căpitanul fregatei voise să se aprovizioneze cu apă de băut şi făcuse imprudenţa să ancoreze la gura unui râu, pe malurile căruia, ocrotiţi de tufişuri, pândeau oamenii lui l'Olonnois.

Stăpân pe bordul fregatei, l'Olonnois ţinu o scurtă cuvântare: „N-am uitat cum spaniolii mi-au masacrat oamenii lângă Campeche. Ucideţi răniţii şi aruncaţi-i în mare. Ceilalţi, în cală!"

Unul dintre sclavii spanioli, pentru a scăpa de moarte, îi mărturisi că fusese angajat pe bordul fregatei în calitate de călău, deoarece guvernatorul Cubei dăduse ordin ca toţi flibustierii luaţi prizonieri să fie spânzuraţi fără nicio excepţie. „Dacă lucrurile stau astfel, zise l'Olonnois scoţându-şi sabia, să fie aduşi toţi prizonierii din cală. Unul câte unul". Şi, pe măsură ce apărea capul unui spaniol pe deschizătura tambuchiului, l'Olonnois îl reteza. Unii cronicari ai flibustei relatează că, după fiecare cap retezat, l'Olonnois lingea sângele de pe lama sabiei, cu aerul unui gurmand care gustă dintr-o mâncare delicioasă…

Dintre spaniolii de pe fregată, l'Olonnois a lăsat unul singur în viaţă, pe care l-a trimis guvernatorului Cubei cu următorul mesaj: „V-am executat ordinele. Sper că data viitoare vă va veni rândul". Întâmplarea a avut urmări neaşteptate; şefii de garnizoană şi căpitanii galioanelor spaniole au adresat o petiţie guvernatorului, în care arătau, între altele: „Nu trebuie să uităm, *señor gubernador,* că piraţii fac mai mulţi prizonieri dintre ai noştri decât facem noi dintre ai

lor. De aceea, un război atât de necruţător ca acela ordonat de dvs. Nu va fi în avantajul nostru”. Drept urmare, guvernatorul revocă ordinul, care rămase valabil numai în ce-l privea pe Jean-François N-au, zis l’Olonnois.

Acestuia din urmă îi păsă prea puţin de ordinele guvernatorilor spanioli şi, scurtă vreme după capturarea fregatei, în 1667, se asocie cu un alt celebru căpitan de flibustieri, Michel le Basque, convingându-l pe guvernatorul d’Orgeron să comanditeze cea mai vastă expediţie pirateresc ă cunoscută până atunci în regiunea caraibă: atacarea şi jefuirea ţărmurilor golfului Maracaibo din Venezuela. Flotila flibustieră, compusă în majoritate din pirogi indiene, avea şapte sute de oameni la bord, între care doi nepoţi ai domnului d’Orgeron, „tineri de mare viitor”. Pe drum, flibustierii capturară două galioane – unul încărcat cu cacao a fost trimis imediat în Tortuga pentru a fi valorificat, iar celălalt, cu o încărcătură de arme şi praf de puşcă a fost ataşat escadrei flibustiere în drum spre ţărmul sud-american.

Spre ţărmurile golfului Maracaibo se scurgeau o parte a bogăţiilor jefuite de spanioli în Perú şi în alte colonii. Oraşul Maracaibo avea pe atunci şase mii de locuitori, iar Gibraltar, mai la sud, trei mii de locuitori, cifre care pentru acea vreme desemnau aşezări coloniale destul de importante. Într-o dimineaţă de mai a anului 1667 locuitorii din Maracaibo văzură plutind pe lagună mai multe pirogi indiene, îndreptându-se spre insula Palomas unde se afla fortul Barra, iar

străjile aduseră vestea că în larg se află o întreagă escadră piraterească. Locuitorii mai de vază şi cei avuţi îşi făcură în grabă bagajele şi porniră spre Gibraltar, unde se afla o garnizoană spaniolă capabilă să apere oraşul. Fortul Barra nu rezistă decât o zi şi o noapte, apoi Maracaibo fu ocupat de flibustieri, care începură să-l jefuiască sistematic.

Prada nu se dovedi pe măsura aşteptărilor: cei ce fugiseră avuseseră timp să ia cu ei obiectele şi mărfurile mai valoroase. În timp ce flibustierii jefuiau şi chefuiau, l'Olonnois cu câţiva oameni de încredere supuse la cazne pe puţinii locuitori care rămăseseră pe loc, precum şi pe sclavi, pentru a afla unde fuseseră ascunse bogăţiile. Unul dintre procedeele „clasice" era să se lege strâns prizonierului cele două degete groase de la mâini cu o sfoară subţire; cel torturat nu moare, dar în scurtă vreme durerea devine insuportabilă şi victima spune tot ce ştie. În ciuda acestui procedeu şi a altora de aceeaşi natură – flibustierii nu reuşiră să afle decât un singur lucru: bogăţiile se aflau, împreună cu proprietarii lor, la Gibraltar. Drept urmare l'Olonnois dădu ordinul de îmbarcare şi escadra piraterească porni spre Gibraltar.

Cele două săptămâni petrecute de flibustieri la Maracaibo dăduseră celor din Gibraltar timpul să-şi organizeze apărarea. Şase curieri indieni porniseră spre Merida, situată la o sută şi douăzeci de kilometri spre sud, şi câteva zile mai târziu sosiră întăriri de acolo. Zidurile Gibraltarului fură întărite, iar drumul îngust, care

ducea pe uscat, printr-o regiune mlăştinoasă, a fost astupat cu stânci şi trunchiuri de copaci. Mai mult, apărătorii Gibraltarului construiră în grabă un drum fals – o capcană menită să-i ducă pe flibustieri în mlaştinile din jurul cetăţii, pe care nu reuşise încă nimeni să le străbată.

L'Olonnois şi Michel le Basque porniră cu trei sute şi patruzeci de oameni şi nimeriră pe drumul cel fals. Curând, flibustierii începură să se afunde până la glezne în terenul mlăştinos, apoi până la genunchi. Căpitanii lor porunciră însă ca marşul să continue, oamenii tăiau ramuri şi tufe aşternându-le pe drum şi astfel înaintară până aproape de zidurile oraşului, unde fură întâmpinaţi de tirul tunurilor şi al muschetelor. Peste tot zburau ramuri, oamenii cădeau plini de sânge şi noroi. După două atacuri nereuşite, l'Olonnois ordonă retragerea.

Spaniolii de pe zidurile oraşului izbucniră în urale. Se auziră strigăte: „Deschideţi poarta! Moarte piraţilor! Să-i ucidem până la unul!" Şi apărătorii se lansară în urmărirea asediatorilor, înfundându-se la rândul lor până la genunchi în solul mlăştinos. L'Olonnois şi Michel le Basque calculaseră şi această mişcare: flibustierii se întoarseră brusc împotriva spaniolilor, din tufişurile aflate de o parte şi alta a drumului pocniră pistoale, apoi oamenii acoperiţi de noroi din cap până-n picioare se repeziră agitând săbiile şi scoţând urlete înfiorătoare. În lupta corp la corp, spaniolii nu mai puteau folosi muschetele şi în scurtă vreme se predară, după ce pierduseră

circa trei sute de oameni, printre care se aflau guvernatorul şi toţi ofiţerii garnizoanei.

După ce se dovedise un abil strateg şi în luptele pe uscat, l'Olonnois se dovedi un bun organizator. Prima lui măsură după ocuparea Gibraltarului a fost să încarce morţii pe două nave vechi, care ieşiră din lagună spre nord şi fură scufundate în plină mare: pericolul unei

epidemii fu astfel înlăturat. Jefuirea oraşului decurse după canoanele obişnuite ale flibustei – toată prada a fost pusă la un loc, împărţirea urmând să se facă la Tortuga conform înţelegerii,

iar podoabele şi obiectele de cult ale bisericilor şi mănăstirilor, ambalate separat de celelalte, aveau să slujească la împodobirea unui lăcaş de cult din Basse-Terre, prinos de recunoştinţă adus lui Dumnezeu şi sfinţilor care ocroteau pe flibustieri…

După ce piraţii jefuiră tot ce putuseră găsi, l'Olonnois chemă notabilităţile oraşului şi le dădu un ultimatum: „Zece mii de piaştri sau dăm foc oraşului! Termen: două zile". La capătul celor două zile, primarul apăru cu cei zece mii de piaştri. L'Olonnois se ţinu de cuvânt – cronicele spaniole spun că piraţii au ajutat chiar la stingerea unor incendii pe care câţiva dintre ei, mai grăbiţi, le provocaseră.

În intenţia lui l'Olonnois, următoarea etapă, după Gibraltar, trebuia să fie Merida, a cărei garnizoană era acum slăbită prin ajutoarele trimise la Gibraltar. Dar o parte dintre flibustieri erau de părere că expediţia trebuia să ia sfârşit: mulţi oameni fuseseră ucişi, alţii răniţi, calele navelor erau oricum pline de obiectele preţioase şi mărfurile jefuite. Din nou intră în funcţiune acel soi ciudat de democraţie militară, tradiţională la aceşti piraţi care-şi spuneau *Les Frères de la Cote*: chestiunea fu pusă la vot, răspunsul fu negativ şi escadra flibustieră porni înapoi spre Maracaibo. Aici, prin acelaşi procedeu ca la Gibraltar, l'Olonnois mai obţinu treizeci de mii de piaştri ca să nu incendieze oraşul.

Întoarcerea la Tortuga a fost triumfală. Prada se cifra la două sute şi cincizeci de mii de piaştri în numerar, o sută de mii de piaştri în obiecte

preţioase, la care se adăugau o navă încărcată cu cacao, alta cu tutun şi numeroşi sclavi care fură vânduţi la licitaţie în piaţa din Basse-Terre. Vreme de trei săptămâni, zi şi noapte, toată Tortuga a sărbătorit evenimentul prin chefuri şi orgii care au rămas de pomină. Cronicile vorbesc de flibustierii care şi-au făcut haine cusute în fir de aur şi argint, în degete şi la ureche purtau inele de aur bătute cu pietre preţioase, la gât coliere de perle. Dar cei mai câştigaţi au fost proprietarii tavernelor care s-au îmbogăţit în scurt timp; unii dintre ei şi-au părăsit apoi vechile ocupaţii, întorcându-se în Franţa sau devenind bancheri, importatori şi exportatori, proprietari de plantaţii.

L'Olonnois a fost printre primii care şi-a risipit partea şi, la câteva luni după întoarcerea de la Maracaibo, îl găsim în fruntea unei noi escadre flibustiere de şapte nave, cu şase sute de oameni, îndreptându-se spre Nicaragua pentru a prăda oraşul Granada. Cei doi locotenenţi ai săi, Moise Vauquelin şi Pierre le Picard comandau, flecare, câte o navă. Escadra zăbovi mai întâi în golful Honduras, din pricina unor vânturi nefavorabile, flibustierii trebuind să se mulţumească să prade câteva sate indiene fără importanţă. Un atac asupra oraşului San Pedro se dovedi de asemenea nerentabil: în depozite se aflau, ce-i drept, cantităţi mari de indigo – un colorant vegetal foarte apreciat – dar piraţii socotiră că transportul e prea dificil şi dădură foc magaziilor.

Ferocitatea lui l'Olonnois găsi din nou teren favorabil de manifestare. Cronicile relatează că,

spre a „convinge” un grup de prizonieri spanioli să destăinuiască unde sunt ascunse ipoteticele bogăţii, a smuls inima din pieptul unuia dintre ei, silindu-l pe altul s-o mănânce. Scena este reprezentată într-o gravură spaniolă a vremii, care a contribuit – împreună cu altele asemănătoare – ca în Europa să se nască un curent de opinie împotriva flibustei (se pare că însuşi Ludovic al XIV-lea ar fi condamnat cu vorbe aspre aceste procedee, recomandând importatorilor francezi să boicoteze produsele provenind din Tortuga).

Alcadele (primarul) din San Pedro, pentru a scăpa de tortură, i-a informat pe flibustieri că o navă comercială de mare capacitate urmează să sosească din Spania. Ea sosi, într-adevăr, dar cele cincizeci şi şase de tunuri ale ei dădură mult de furcă lui l’Olonnois, care nu reuşi s-o cucerească decât după o luptă înverşunată şi pierderi însemnate. O nouă dezamăgire: încărcătura vasului era alcătuită din bare de fier şi o sută de mii de foi de hârtie albă… Oamenii de pe navele flibustiere începură să dea semne de revoltă; de câteva luni nu mâncaseră decât crabi culeşi pe ţărm şi carne de maimuţă, iar calele navelor flibustiere rămâneau goale. Toţi căpitanii, în frunte cu Vaquelin şi Le Picard deciseră să se întoarcă la Tortuga. L’Olonnois rămase cu o singură navă şi cu două sute de oameni care-i erau credincioşi.

Neşansa părea să-l urmărească: în drum spre vărsarea în mare a râului San Juan, care duce până la lacul Nicaragua, nava eşuă pe un banc de

nisip, în apropierea unei insule mici. Aproape un an le-a trebuit flibustierilor s-o refacă, în care timp au dus o viaţă de robinsoni, trăind în colibe şi hrănindu-se cu ce găseau; după ce au mâncat toate maimuţele de pe insulă, au descoperit şi au început să cultive o specie de fasole tropicală care se cocea în şase săptămâni, dar avea o putere nutritivă redusă.

Pornită din nou la drum, nava, reparată superficial şi cu chila încărcată de alge şi cochilii, naufragie încă o dată pe ţărmul micii insule Baru, la sud de Cartagina; acest al patrulea naufragiu pune sub semnul întrebării însăşi aptitudinea de navigator a lui l'Olonnois.

Mulţi ani mai târziu, câţiva supravieţuitori s-au întors la Tortuga şi au povestit cum a murit pe insula Baru (în 1671) François N-au, zis l'Olonnois: capturat de băştinaşi, tăiat în bucăţi şi mâncat… Un sfârşit vrednic de acest căpitan al flibustei care, în ciuda calităţilor lui indiscutabile de luptător, a împins ferocitatea dincolo de orice limite, îngrozind Europa acelor vremuri care nu era, totuşi, lipsită de războaie sângeroase şi grele suferinţe.

5.

MORGAN „ROŞCOVANUL" DEVINE AMIRAL DE JAMAICA

Primele informaţii pe care le avem despre Henry Morgan – unul dintre cei mai vestiţi

căpitani ai flibustei – ne duc la concluzia că avea comun cu l'Olonnois calitatea de luptător dârz, dar se deosebea de el prin firea lui relativ blândă. Cu prilejul unei expediţii întreprinse în 1659 de patru sute de flibustieri din Tortuga împotriva oraşului San Jago din Hispaniola (astăzi Santiago din republica Dominicană), un detaşament de cincisprezece oameni, comandat de Henri Morgan, pătrundea în palatul administrativ şi-l lua prizonier pe însuşi guvernatorul oraşului. Câteva zile mai târziu, când sumele cerute ca răscumpărare pentru guvernator şi alţi notabili nu mai soseau, mulţi dintre flibustieri (unii dintre ei participaseră la expediţii comandate de l'Olonnois) cerură ca prizonierii să fie ucişi spre a servi de exemplu. Morgan se opuse şi până la urmă reuşi să-şi impună punctul de vedere; un cronicar ne spune că prizonierii au fost lăsaţi să plece, ce-i drept însoţiţi de „un potop de înjurături" şi cu „lovituri de picioare în spate...", dar vii şi nevătămaţi.

Henry Morgan – unele documente îl menţionează ca Harry, iar olandezii îi spuneau Iohan – s-a născut în 1635, în Anglia (de fapt în Wales – Ţara Galilor), de unde a plecat, ca atâţia alţii, „să-şi caute norocul în Indii", la Barbados pe atunci colonie engleză. Strămoşii velşi ai tânărului Henry dăduseră piraţi vestiţi originari din Cardiff, Seaport şi alte aşezări de pe ţărmul Canalului Bristol, astfel că nu e de mirare că, în 1658, Morgan apare la Tortuga, sediul „Fraţilor Coastei", unde va sta vreme de cinci ani,

participând, între altele, la expediţia amintită. În 1664, unchiul lui, colonelul Edward Morgan, fiind numit viceguvernator în Jamaica, Henry pleacă alături de el la Port-Royal, unde curând va face o prodigioasă carieră de căpitan al flibustei, căpătând chiar titlul de amiral de Jamaica.

Port-Royal număra pe atunci circa opt sute de case cu treizeci de mii de locuitori (New York-ul nu avea decât cinci sute de case), şi era cel mai important centru maritim şi comercial al Angliei în regiunea caraibă. Flibustierii englezi, care aduceau aici mărfurile jefuite de la spanioli şi olandezi, erau comanditaţi de însuşi guvernatorul insulei, sir Thomas Modycord. De altfel, amiralul de Jamaica, Edward Mansfelt, fusese unul dintre căpitanii celebri ai flibustei engleze şi continua şi acum la o vârstă relativ înaintată, să organizeze expediţii piratereşti de mari proporţii.

La mai puţin de un an de la sosirea la Port-Royal, îl găsim pe Henry Morgan căpitan şi proprietar al unei nave de cincizeci de tone. Câteva expediţii de mică anvergură, dar încununate de succes, i-au adus renume şi o poreclă: Morgan „Roşcovanul”. În asociaţie cu alţi doi căpitani, Morris şi Jackman, întreprinde o expediţie pe coasta mexicană unde capturează două nave încărcate cu lemn preţios de Campeche şi pradă oraşul Villa Hermosa situat cam la cincizeci de kilometri în interior, precum şi aşezările Rio Garta şi Truxillo (în Honduras).

Henr
(1637–168
„Morgan R
cel mai ren
flibustierii
Mării Car
calitate de
Jamaica a
grele pierde
posesiunil
din Americ
Centrală,
surprinzăto
deosebită t

Pretutindeni flibustierii englezi au fost ajutaţi de indieni, care în spanioli vedeau, pe bună dreptate pe cei mai aprigi duşmani ai lor. De la băştinaşi piraţii aflară despre bogatul oraş Granada, situat departe în interior, pe malul lacului Nicaragua. Morris şi Jackman ezitau în faţa

greutăţilor enorme legate de o asemenea incursiune, dar Morgan îi convinse şi un detaşament de o sută de oameni porni, pe bordul unor pirogi indiene, în susul râului San Juan.

După şase nopţi de vâslit – ziua, flibustierii şi călăuzele lor indiene stăteau ascunşi în pădure sau pe insulele vulcanice cu care este presărat lacul Nicaragua – turlele celor şapte biserici din Granada apărură la orizont. Morgan şi oamenii săi pătrunseră în oraş noaptea, ocupară în tăcere piaţa centrală – unde se aflau şi cele şaisprezece tunuri menite să apere oraşul – apoi puseră stăpânire pe cazarmă şi pe pulberărie. Cei câţiva militari, pe jumătate dezbrăcaţi, care încercară să opună rezistenţă, fură ucişi, alţi trei sute fură închişi în catedrală. Flibustierii şi aliaţii lor indieni nu suferiră nicio pierdere.

Jefuirea Granadei dură şaisprezece ore şi se desfăşură în mod organizat, sub conducerea directă a lui Henry Morgan. Din pricina greutăţilor legate de transport, piraţii dădură prioritate aurului şi banilor lichizi, veselei şi obiectelor de cult din metale preţioase, bijuteriilor; dintre celelalte mărfuri, stofe, mătăsuri, catifele, ş.a. Au fost luate numai cantităţi modeste, care să nu îngreuneze drumul de înapoiere la ţărm.

La Port-Royal s-a făcut piraţilor o primire triumfală. Morgan „Roşcovanul”, eroul zilei, fu primit de sir Thomas, guvernatorul de Jamaica, în prezenţa amiralului Edward Mansfelt; aceasta din urmă îl întrebă: „Căpitane Morgan, vrei să fii

adjunctul meu?” Şi iată-l pe Henry Morgan, care nu împlinise încă treizeci de ani, viceamiral de Jamaica.

Propunerea lui Mansfelt fusese cu tâlc; Anglia şi Olanda se aflau în stare de război din ianuarie 1665 şi flibustierii englezi din regiunea caraibă aveau mână liberă (şi patente regale care le confereau calitatea de corsari) să jefuiască navele şi posesiunile olandeze. Insula Sfântul Eustaţiu fusese prădată şi incendiată chiar din primele luni de la izbucnirea ostilităţilor – venise acum rândul insulei Curaçao, importantă posesiune olandeză situată în largul coastei venezuelane. Cincisprezece nave flibustiere porniseră, în ianuarie 1666, sub comanda bătrânului amiral, cu Henry Morgan ca adjunct.

După şapte zile de navigaţie fără incidente, apărură la orizont stâncile masive ale insulei Curaçao. Dar Mansfelt, în loc să atace imediat folosind surpriza – care fusese dintotdeauna o armă eficace a expediţiilor piratereşti – manevră vreme de câteva zile în largul coastei, apoi decise să pornească spre… insula spaniolă Santa Catalina (astăzi Isla de Providencia, sub stăpânire Columbiană) unde s-ar afla mari bogăţii.

Ce l-a făcut pe bătrânul amiral să încalce dispoziţiile primite la Port-Royal şi să cruţe Curaçao? Chestiunea nu este lămurită; mai târziu s-a spus că a fost un act de patriotism: Edward Mansfelt era olandez de origine, născut chiar la Curaçao. Este doar o părere, de altfel nu prea verosimilă, căci (după cum spune Georges Blond

în interesanta lucrare din care am mai citat): „În ce priveşte vreun scrupul la gândul de a purta război împotriva alor săi, el ar fi provocat un hohot de râs la cei mai mulţi dintre marii căpitani ai vremii. Patriile nu aveau pe atunci acea înfăţişare maternă şi totodată deosebit de exigentă pe care o au astăzi. Adevărata patrie a lui Mansfelt era flibusta, în serviciul căreia crescuse”.

După ce a cucerit Santa Catalina şi a jefuit-o, Mansfelt îl trimise pe Morgan, cu două nave, înapoi la Port-Royal, iar el se îndreptă spre gura râului San Juan pentru a prăda ce mai rămăsese din bogăţiile de la Granada: încă o hotărâre inexplicabilă, deoarece Henry Morgan cunoştea bine drumul ca unul ce întreprinsese, împreună cu Morris şi Jackman, o expediţie recentă în acea regiune. Este probabil că Mansfelt şi Morgan avuseseră un diferend şi bătrânul amiral voia să scape de adjunctul său care dovedea prea multă iniţiativă.

De altfel, scurtă vreme după întoarcerea lui din această expediţie Edward Mansfelt muri la Tortuga; o moarte subită, misterioasă, şi deloc obişnuită pentru un amiral al flibustei – dacă dăm crezare zvonului care a circulat insistent, anume că ar fi fost otrăvit. În locul lui, guvernatorul Thomas Modyford îl numi pe Henry Morgan. Şi iată-l pe Morgan Roşcovanul, căpitan al flibustei, ridicat la rangul de amiral de Jamaica.

Noul amiral avea ambiţii mari. Hotărî să renunţe la expediţiile mărunte, îndreptate asupra unor obiective mai mult sau mai puţin depărtate şi

cu rezultate problematice şi concepu planul temerar de a ataca Havana, oraş cu uriaşe bogăţii, bastion al posesiunilor spaniole din regiunea caraibă. Răspândi mai întâi zvonul că spaniolii pregătesc în Cuba o flotă de invazie cu care vor să atace Jamaica şi astfel îşi asigură sprijinul guvernatorului Modyford. Apoi trimise emisari căpitanilor flibustei franceze, câştigându-i pentru proiectul lui. Flota comandată de Henry Morgan cuprindea acum şi şase nave franceze cu două sute şi cincizeci de oameni la bord, care se adăugau celor patru sute şi cincizeci de englezi.

Într-o dimineaţă din primăvara anului 1668, Henry Morgan îi convocă pe căpitani şi pe delegaţii flibustierilor pe nava-amiral, le expuse planul său şi – după regula respectată cu stricteţe în rândurile flibustei – le ceru părerea. Tentaţia era mare: la Havana se adunau galioanele încărcate cu bogăţiile din America Centrală, înainte de a se constitui în convoaie către Spania. Pe de altă parte, forturile oraşului erau puternic apărate şi tunurile lor erau capabile să respingă orice atac asupra portului.

Unul dintre cei de faţă, un olandez, luă cuvântul: „Garnizoanele forturilor numără peste şapte mii de oameni, la care se adaugă trupele din cazărmi. Am fost prizonier la Havana şi spaniolii m-au pus să le car lăzi cu muniţii de la un fort la altul. Am căscat bine ochii şi am ciulit urechile, aşa că ştiu ce spun”. De pretutindeni începură să se audă murmure şi Henry Morgan îşi dădu seama că majoritatea oamenilor nu era de acord cu

planul lui. Fire orgolioasă, dar totodată înzestrat cu mult tact, hotărî să renunţe deocamdată la atacul asupra Havanei. „Aveţi altă propunere?”, întrebă el.

Un alt flibustier, care fusese prizonier în Cuba, propuse jefuirea oraşului Puerto Principe (astăzi Camaguey), unde, după spusele lui, s-ar afla mari cantităţi de aur. Morgan ştia că în modesta aşezare de bucanieri, numărând cam o sută de case, nu se puteau afla „mari cantităţi de aur”, acceptă totuşi propunerea şi câteva zile mai târziu escadra flibustierilor porni la drum, în frunte cu nava-amiral. Dar Morgan, în loc să se îndrepte spre golful Santa Maria, unde trebuiau să debarce pentru a ataca Puerto Principe, ocoli capul San Antonio, la extremitatea apuseană a Cubei, apoi se îndreptă spre est. Probabil că pe bordul celorlalte nave exclamaţiile de uimire se amestecau cu înjurăturile, dar căpitanii flibustei erau disciplinaţi şi-şi urmară amiralul.

Henry Morgan nu avea de gând să încalce hotărârea luată, ci doar să facă o mică demonstraţie care, mai târziu, avea să folosească planurilor sale. Escadra flibustierilor defilă aşadar, în plină zi, în faţa Havanei, în timp ce navele comerciale ridicau în grabă ancora şi intrau în radă la adăpostul tunurilor fortăreţei Morro, ale căror ghiulele cădeau departe de navele piratereşti aflate în afara bătăii lor. Acest fel de a sfida puterea spaniolă stârni entuziasmul flibustierilor, care izbucniră în urale; de pe toate navele se auzeau strigăte: „Trăiască amiralul

Morgan!”

Puerto Principe a fost atacat, cucerit şi jefuit. Bineînţeles că piraţii n-au găsit niciun fel de bogăţii, deşi notabilii oraşului au fost supuşi la cazne ca să destăinuiască unde au ascuns aurul. Mai târziu i s-au reproşat lui Morgan măsurile drastice luate la Puerto Principe, care veneau în contradicţie cu atitudinea lui de până atunci. Se pare că amiralul era îndârjit de atrocităţile comise de spanioli: cu prilejul recuceririi insulei Santa Catalina, soldaţii şi coloniştii lui Mansfelt au fost masacraţi, iar ofiţerii trimişi la muncă silnică în minele din Perú, ceea ce însemna o moarte mai lentă, dar tot atât de sigură. De asemenea, sosiseră veşti de la Cartagena, unde prizonieri englezi compăreau în faţa tribunalelor inchiziţiei şi dacă nu abjurau, trecând la confesiunea catolică, erau arşi pe rug.

În ceea ce priveşte prada, expediţia a fost un eşec; în lipsa aurului şi a obiectelor preţioase, Henry Morgan se mulţumi cu unica marfă pe care o posedau bucanierii din Puerto Principe – carnea afumată. Dădu un ultimatum locuitorilor: până în două zile să procure cinci sute de boi, altfel oraşul va fi incendiat. Şi, într-adevăr, cinci sute de boi fură scoşi din pădure şi râpele unde fuseseră ascunşi, şi mânaţi până în golful Santa Maria, a cărui plajă se transformă într-un uriaş abator. Apoi carnea a fost sărată, afumată şi transportată pe navele flibustierilor care porniră spre Jamaica.

Pe drum, flibustierii făcură o escală în Insula Vacilor (Isla de las Vacas, Ile des Vaches), situată

la sud-vest de Hispaniola, unde avu loc împărţirea prăzii. Fiecăruia îi reveni o parte mai mult decât modestă; singurul beneficiar real al expediţiei a fost Henry Morgan, care a ştiut să exploateze cu abilitate demonstraţia din faţa Havanei; când guvernatorul l-a întrebat dacă sunt adevărate zvonurile că ar fi scufundat o escadră spaniolă, Morgan a răspuns că a... speriat o escadră silind-o să se refugieze în port şi să renunţe la expediţia în Jamaica. Astfel, după cum remarcă un cronicar, „din eşecul de la Puerto Principe, Morgan a reuşit să-şi făurească un sceptru de autoritate absolută".

6.

SÂNGEROASELE EVENIMENTE DE LA PORTO BELLO

Sosise acum vremea marilor expediţii pe care amiralul de Jamaica le visa încă de pe vremea când era Morgan Roşcovanul căpitan al unei nave de cincizeci de tone. Flota lui număra acum nouă nave cu un efectiv de cinci sute de oameni cu care porni, într-o dimineaţă din primăvara anului 1668, să cucerească Porto Bello, situat pe ţărmul atlantic al istmului Panamá. Aici se ţinea periodic celebrul Târg al aurului, oraşul aflându-se la capătul drumului urmat de convoaiele de catâri care cărau bogăţiile din Perú şi Chile; încărcat apoi în galioane, aurul străbătea Atlanticul spre porturile Spaniei. (în 1668, minele europene produceau şaptezeci şi cinci kilograme de aur

anual; între 1521 şi 1668, spaniolii aduseseră din America aur în greutate de două sute şi douăzeci de tone – adică aproape o mie cinci sute de kilograme anual!). Henry Morgan socotea că Porto Bello constituie un obiectiv demn de un pirat de anvergura lui.

Oraşul era apărat de patru redute cu ziduri puternice: San Jerónimo, Santiago de la Gloria, San Felipe şi San Fernando. În noaptea de 15 iunie, câteva zeci de pirogi urcară în tăcere râul La Guancha, până la fortul San Jerónimo. Aici, mai multe umbre se strecurară până la poalele fortificaţiei şi capturară unul dintre soldaţii spanioli de pază. Sub ameninţarea săbiilor care-l împungeau din spate, soldatul capturat fu silit să strige, în faţa porţii fortului, că *los luteranos* l-au prins şi că vin cu miile la atac. În timp ce gărzile parlamentau şi ceilalţi militari din fort se îmbrăcau în grabă, flibustierii se căţărară pe zidurile redutei, escaladară parapetul şi, înainte de răsăritul soarelui, fortul era în mâinile lor.

Acum, Henry Morgan îşi dovedi pe deplin calităţile de strateg: în loc să menţină fortul cucerit ca pe un cap de pod, porunci ca pulberăria să fie aruncată în aer; San Jerónimo era depozitul principal de praf de puşcă al garnizoanei şi explozia a fost înspăimântătoare. În timp ce blocuri mari de piatră se prăvăleau asupra oraşului, distrugând casele şi creând breşe în alte două redute – San Felipe şi San Fernando – flibustierii se năpustiră pe străzi urlând şi trăgând focuri de armă. Cei care rezistau erau ucişi pe loc.

Ceilalţi, luaţi captivi, au fost închişi în bisericile oraşului – conform tacticii obişnuite a flibustierilor. Apoi, odată cu primele raze ale soarelui, începu jaful, însoţit, ca de obicei, de asasinate, torturi – scene sângeroase pe care nici autoritatea lui Henry Morgan nu le putea stăvili: ele făceau parte din legea flibustei, conform căreia învingătorului îi aparţinea totul, indiferent de mijloace.

În mâinile apărătorilor oraşului rămăsese un singur fort, Santiago de la Gloria? Cel mai puternic dintre toate, unde găsise refugiu şi Castellon, guvernatorul din Porto Bello. După o scurtă deliberare, guvernatorul şi comandantul garnizoanei spaniole deciseră să bombardeze oraşul, deşi printre locuitorii lui se aflau şi familiile lor. Când primele proiectile începură să cadă, flibustierii se treziră din beţia de sânge şi se adunară, disciplinaţi, în jurul comandantului lor, care hotărî atacarea fortului – cu atât mai mult cu cât câţiva prizonieri supuşi la cazne arătaseră că în fort se află depozitat un tezaur de o bogăţie fabuloasă.

Primul atac fu respins cu pierderi serioase pentru piraţi; fortul avea ziduri groase, înalte şi o poartă din lemn masiv de mahon, bătută în fier şi groasă de cincisprezece centimetri. De pe parapetele zidurilor, spaniolii aruncau (după cum ne spune un cronicar) „pietre înfierbântate la roşu, apă clocotită, răşină aprinsă şi bombe”. (Este vorba de un soi de bombe primitive – vase de lut ars umplute cu iarbă de puşcă). Morgan

ordonă retragerea şi, în timp ce oamenii lui se odihneau sau îşi oblojeau rănile, concepu un alt plan de atac.

La Porto Bello se aflau două mănăstiri, una de călugări, alta de călugăriţe, în seara zilei atacului, detaşamente de flibustieri – oameni în zdrenţe, plini de sânge, cu feţele înnegrite de praf de puşcă – pătrunseră în incintele mănăstirilor şi, cu sabia în mână, îi mânară pe cucernicii monahi până la poalele zidurilor fortului, unde le porunciră să ridice scările şi să înceapă escaladarea. De sus, de pe parapete, spaniolii priveau cu groază femeile şi bărbaţii în rase lungi, negre, cu ochii scăldaţi în lacrimi şi spinările brăzdate de ascuţişul săbiilor, care se căţărau pe scări; în urma lor, flibustierii se căţărau cu o singură mână, în cealaltă ţinând sabia sau pistolul, iar între dinţi cuţitul.

Până la urmă veni şi ordinul ca apărătorii să nu ţină seama de rasele călugăreşti şi să tragă în plin; dar cele câteva minute în care soldaţii maiestăţii sale catolice au şovăit le-au fost fatale: primii piraţi ajunseseră sus şi escaladaseră parapetul, iar în lupta corp la corp flibustierii din Jamaica erau de neînvins. Astfel căzu ultimul bastion din Porto Bello – fortul Santiago de la Gloria.

Vreme de trei săptămâni, cât a durat jefuirea oraşului, în toate pieţele se desfăşura acelaşi spectacol: notabilităţile şi cetăţenii cu stare erau supuşi la cazne pentru a destăinui unde şi-au ascuns averile. Se pare că amiralul de Jamaica era

foarte îndârjit de pierderile însemnate suferite (în oraş izbucnise între timp şi o epidemie de friguri galbene, care făcea victime atât printre locuitori, cât şi printre flibustieri, fără alegere…) şi ordonase utilizarea mijloacelor celor mai drastice. Mai târziu, unul dintre participanţii la expediţie, John Style, cuprins de remuşcări, a adresat un fel de confesiune primului ministru al Angliei; atrocităţile descrise în acest ciudat document întrec orice închipuire şi contrazic în mod flagrant părerea că Morgan evita pe cât cu putinţă vărsarea de sânge.

La capătul celor trei săptămâni, amiralul ordonă încetarea torturilor şi-i chemă pe notabili la el, dându-le un ultimatum (altă rânduială a flibustei): o sută de mii de monezi de argint ca răscumpărare, altfel toate casele vor fi incendiate şi toţi locuitorii executaţi. Pentru procurarea sumei, Morgan acordă două săptămâni, timp în care o delegaţie de notabili putea să plece la Panamá pentru a aduce banii. Delegaţia se întoarse la timp cu banii şi cu… un puternic detaşament spaniol având în frunte pe don Augustin de Bracamante, guvernatorul din Panamá. Dar spaniolii nu îndrăzniră să atace oraşul, ştiind că Morgan se va ţine de cuvânt.

Cronica ne spune că între Bracamante şi Morgan a avut loc un schimb de scrisori. Guvernatorul îi scria, între altele: „Aş fi recunoscător amiralului Morgan dacă mi-ar trimite un model de dimensiuni reduse al armelor cu care a reuşit să cucerească un oraş atât de

mare”. Morgan i-a trimis un pistol şi câteva gloanţe, scriindu-i: „Iată cu ce am cucerit Porto Bello. Fiţi amabil, don Augustin, şi păstraţi acest gaj vreme de douăsprezece luni. La capătul acestui termen, voi veni la Panamá eu însumi să-l iau înapoi”. Drept care, Bracamante i-a trimis un inel de aur cu mesajul: „Binevoiţi a accepta acest inel în schimbul pistolului. Aceasta vă va evita călătoria la Panamá, unde lucrurile nu s-ar desfăşura atât de favorabil pentru dumneavoastră ca la Porto Bello”.

Amiralul de Jamaica părăsi Porto Bello cu cele nouă nave ale sale încărcate de pradă: două sute şi cincizeci de mii de piese de argint, odoarele bisericilor şi mănăstirilor, bijuterii, stofe, preţioase, trei sute de sclavi şi alte mărfuri. Oamenii îşi primiră partea lor pe Insula Vacilor – unde avea loc în mod tradiţional împărţirea prăzii – iar guvernatorul Modyford şi comanditarii din Jamaica şi-o primiră pe a lor la Port-Royal. Prada întrecea ca valoare tot ce se obţinuse până atunci din expediţii de acest fel.

Henry Morgan trimise la Londra un raport asupra evenimentelor de la Porto Bello, în care menţionează că a lăsat oraşul „în starea în care l-am găsit” şi că s-a purtat atât de bine cu locuitorii, încât „câteva doamne din nobilime”, pe care voise să le trimită la Panamá, refuzaseră să plece spunând că „sunt prizoniere ale unor oameni care ştiu să le apere onoarea mai bine decât cei din Panamá…”

Nu se ştie ce impresie a făcut acest

document – monument de impostură, fără nicio legătură cu ceea ce s-a petrecut în realitate la Porto Bello – asupra lui Carol al II-lea; dar regele, miniştrii şi curtenii săi, precum şi lordul-trezorier apreciau în mod deosebit cantităţile mari de aur provenite din Jamaica, şi astfel vehementele proteste spaniole nu avură nicio urmare. De altfel, Londra avea nevoie de aur mai mult ca oricând în aceste zile mohorâte de la sfârşitul anului 1668; cu doi ani în urmă, un incendiu uriaş devastase oraşul în proporţie de optzeci la sută, iar cu un an în urmă, epidemia de ciumă făcuse şaptezeci de mii de victime.

Cât despre Henry Morgan, privea adesea inelul primit de la don Augustin de Bracamante şi se întreba dacă sosise timpul pentru cea mai vastă şi mai îndrăzneaţă expediţie din istoria flibustei: jefuirea oraşului Panamá.

7.

EXPEDIŢIA CEA MARE: PANAMA

Câteva săptămâni, chefurile şi orgiile s-au ţinut lanţ la Port-Royal. Prosperitatea oraşului îi făcea pe oameni să suporte mai uşor – după cum declara guvernatorul Modyford – epidemia de ciumă care izbucnise pe neaşteptate (de fapt, era vorba de friguri galbene – prizonierii spanioli le numeau *vomito negro* – aduse din Porto Bello de navele lui Morgan). Amiralul prefera de aceea să stea mai mult pe nava lui, unde se simţea mai

ferit, decât în somptuoasa casă pe care şi-o construise la marginea oraşului.

Aici, pe nava-amiral, Henry Morgan chefuia cu căpitanii, notabilităţile oraşului şi oaspeţii de vază. Cu prilejul unei asemenea petreceri, avea ca invitaţi pe căpitanii Edward Collier, de pe nava regală engleză „Oxford”, şi pe de Vivon, de pe nava de război franceză „Cerf-volant”. Cheful se desfăşura chiar pe „Oxford”, navă de trei sute de tone, de pe care cele treizeci şi şase de tunuri trăgeau din când în când câte o salvă de salut în cinstea participanţilor la ospăţ. La un moment dat, un marinar beat a pătruns la magazia de pulbere a vasului cu o feştilă aprinsă. A urmat o explozie de proporţii uriaşe, şi nava s-a scufundat în câteva minute. Două sute de invitaţi au murit – Morgan, Collier şi de Vivon au scăpat datorită faptului că masa oaspeţilor de vază era la pupă, magazia fiind situată în partea din faţă a calei. Pescuit din apa mării, unde-i aruncase explozia, Morgan, aflând numărul morţilor, spuse cu amărăciune: „Mai mulţi ca la Porto Bello”.

Întâmplarea a avut un epilog semnificativ: de Vivon şi ofiţerii de pe „Cerfvolant” fură acuzaţi că au aruncat nava în aer şi compărură în faţa unui tribunal; deşi principalul martor al acuzării, căpitanul Edward Collier, depuse cu multă moderaţie, francezii au fost condamnaţi la... confiscarea navei lor, fiind liberi să se întoarcă în patrie cum vor putea. Este şi aceasta o formă de piraterie, în care obişnuita *Lettre de marque* este înlocuită printr-o hotărâre judecătorească. Iar

căpitanul Edward Collier, numit ad-hoc comandant al vasului confiscat, primi de la guvernator ordinul să se alăture escadrei lui Morgan, care, ancorată în largul Insulei Vacilor, se pregătea pentru o nouă expediţie.

Henry Morgan socotea că nu este încă pregătit pentru marea expediţie în Panamá – mai ales după serioasele pierderi suferite în urma exploziei de pe „Oxford”. Ca oamenii lui să nu piardă obişnuinţa, acceptă propunerea unui flibustier francez, Pierre le Picard, care navigase câtva timp cu l’Olonnois şi porni să prade Maracaibo şi Gibraltar. Expediţia s-a desfăşurat fără dificultăţi deosebite – flibustierii au avut pierderi neînsemnate şi au obţinut o pradă mulţumitoare. Numai că, înapoindu-se de la Gibraltar la Maracaibo, au găsit la intrarea în lagună o escadră de război spaniolă care-i aştepta: trei nave de mare tonaj – între care fregata „Magdalena” cu treizeci şi opt de tunuri – sub comanda amiralului don Alonso del Campo d’Espinosa.

Escadra spaniolă era mult prea puternică pentru ca flibustierii să poată angaja o luptă cu şanse de biruinţă. Atunci recurseră la un şiretlic a cărui reuşită a făcut din Morgan „Roşcovanul” – mai mult ca expediţia de la Porto Bello – cel mai celebru pirat al vremii lui. Vreme de câteva zile, o parte a piraţilor confecţionară manechine de paie în mărime naturală, îmbrăcându-le cu straie în felul celor purtate de flibustieri, iar alţii ciopliră tunuri din trunchiuri de copaci. Atât tunurile cât şi

manechinele fură plasate pe bordul uneia dintre nave; cala navei fu umplută cu frunze uscate muiate în gudron, peste care fură aşezate butoiaşe cu praf de puşcă. La cererea lui Morgan, doisprezece oameni se prezentară ca voluntari pentru a forma echipajul navei.

Către seara zilei de 3 mai 1668, spaniolii observară că navele flibustiere se îndreaptă spre ieşirea din lagună, apoi că se opresc la limita bătăii tunurilor şi-şi aprind luminile de poziţie. Amiralul don Alonso nu ştia ce să creadă. În zorii zilei, escadra flibustieră porni din nou; în frunte, mult înaintea celorlalte, o navă pe catargul căreia flutura pavilionul amiralului Morgan avansa rapid. Uimit de o manevră atât de temerară, don Alonso – cavaler de modă veche şi deosebit de curtenitor – porunci să se tragă asupra celorlalte nave flibustiere, aflate destul de departe, în spate, lăsând nava-amiral a lui Morgan să se apropie pentru abordaj şi lupta corp la corp. Când nava flibustierilor se lipi de „Magdalena”, spaniolii săriră pe ea şi rămaseră stupefiaţi în faţa manechinelor. O clipă mai târziu, puntea navei și deschise sub picioarele lor. Explozia puternică zgudui şi „Magdalena”, care se aprinse imediat, semănând panică printre soldaţi şi mateloţi.

Între timp grosul escadrei flibustiere se apropia cu toate pânzele în vânt. În cursul luptei scurte care a urmat, „Magdalena” s-a scufundat, altă navă spaniolă, „San Luis”, a naufragiat pe coastă, iar a treia, „Marquesa”, a fost capturată. Don Alonso a reuşit să scape cu mare greutate,

refugiindu-se în fort. Pierderile spaniole erau mari, dar amiralul spaniol îşi făcea socoteala că artileria puternică a fortului îi va împiedica pe piraţi să fugă cu prada.

În zilele premergătoare lui 30 mai, cei din fort observară cum navele flibustiere debarcau detaşamente care se îndreptau spre pădure. Crezând că Morgan are de gând să-l atace dinspre uscat, don Alonso porunci ca tunurile fortului să fie îndreptate într-acolo. Dar debarcarea fusese numai o stratagemă: în pădure nu se afla nici un singur om al lui Morgan – toţi se întorseseră pe furiş, noaptea, culcaţi pe fundul bărcilor. Şi în miez de noapte, escadra flibustieră ridică ancora şi alunecă în linişte, ieşind nestingherită din golf, spre larg.

În 1670, Panamá, cu cei zece mii de locuitori ai săi, era unul dintre cele mai mari oraşe ale Lumii Noi. Portul cunoştea o animaţie intensă; aici se strângeau mare parte a bogăţiilor adunate din coloniile americane ale Spaniei şi îndeosebi aurul din Perú, care era depozitat în aşa-zisa Casă a Tezaurului situată pe o peninsulă puternic apărată.

Niciun pirat, corsar sau flibustier nu îndrăznise până atunci să atace Panamá (Francis Drake, după cum am văzut, se oprise, în 1573, la câteva leghe de oraş, în aşteptarea convoiului de catâri care străbătea periodic drumul dintre Panamá şi Porto Bello). Henry Morgan socoti că sosise timpul să treacă la organizarea marii expediţii.

La început, guvernatorul Modyford se împotrivi: Anglia se afla în relaţii bune cu Spania şi o asemenea expediţie putea să aibă urmări dintre cele mai grave. Dar iată că la începutul verii lui 1670, o navă de război spaniolă atacă o mică aşezare de pe coasta de nord a insulei, incendiind câteva case. Mult dorita provocare se produsese; la 29 iunie, Consiliul insulei, convocat de Modyford, adoptă în unanimitate o rezoluţie prin care se acordă lui Morgan o *Lettre de marque* pentru a combate forţele spaniole pe uscat şi pe mare şi „să ducă la bun sfârşit tot felul de acţiuni menite să asigure păstrarea şi liniştea acestei insule, ceea ce constituie interesul primordial al Maiestăţii Sale în Indiile occidentale”.

Pregătirile au durat câteva luni; la 16 decembrie, treizeci şi şase de nave piratereşti – între care opt cu flibustieri francezi din Tortuga – ridică ancora şi pornesc în cea mai mare expediţie de jaf organizată până atunci în regiunea caraibă. Tonajul total al flotei trecea de o mie cinci sute de tone, echipajele numărau aproape două mii de oameni.

În dimineaţa zilei de 22 decembrie, Morgan face o scurtă escală la Old Providence, cucerind insula de la spanioli. Bătălia a durat două ore, iar mai târziu s-a aflat că, de fapt, nici n-a fost o bătălie: la dorinţa comandantului spaniol al fortului, care voia să-şi apere onoarea de militar, piraţii au tras de formă, cu proiectile ţintite la întâmplare.

În timp ce această biruinţă facilă era

sărbătorită deopotrivă de învingători şi învinşi, Morgan trimite una dintre navele sale, „May Flower”, cu patru sute de oameni sub comanda căpitanului Joseph Bradley, să cucerească fortul San Lorenzo de la gura râului, pe Istmul Panamá. De data aceasta, victoria n-a fost deloc uşoară – piraţii au pierdut peste o sută de oameni. Faptul că dintre cei trei sute de apărători ai fortului n-au rămas în viaţă decât treizeci, constituia o slabă consolare pentru Morgan. Oricum, drumul spre Panamá era acum deschis şi, la sfârşitul lui ianuarie 1671, şapte şalupe şi câteva zeci de pirogi indiene încărcate cu piraţi porniră pe râul Chagres, prin pădurea virgină, spre interiorul regiunii.

Scăzând pierderile suferite la cucerirea fortului San Lorenzo şi oamenii rămaşi de pază pe navele ancorate la Chagres, efectivul piraţilor se ridica la o mie şi patru sute de oameni, la care se adăugau călăuzele şi cercetaşii indieni. Ca să încapă toţi în numărul redus de ambarcaţii pe care le găsise la Chagres, Morgan dădu ordinul să nu se încarce niciun fel de provizii, făcându-şi socoteala că acestea vor fi procurate din jefuirea micilor aşezări şi posturilor militare spaniole întâlnite în drum.

Spaniolii şi-au dat însă seama de aceste calcule ale lui Morgan şi au aplicat aşa-zisa tactică a pământului pârjolit. La Callego (astăzi: Gâtun) flibustierii găsiră casele şi hambarele goale. Pe deasupra, râul foarte scăzut îi sili să abandoneze ambarcaţiile şi să pornească pe jos. Încă din a

treia zi muriră câţiva oameni muşcaţi de şerpi veninoşi şi se iviră primele cazuri de friguri galbene.

În ziua a patra, flibustierii dădură peste un post militar spaniol, de asemenea pustiu. Aici găsiră nişte *canastres,* un fel de cufere de piele; erau atât de înfometaţi încât mâncară pielea – curăţată de păr şi bătută între două pietre, în apă. Alţii mâncau iarbă şi frunze.

La Cruces, aşezare mai importantă, dezlănţuiră o adevărată vânătoare de câini şi pisici, cu care îşi potoliră foamea. Spaniolii lăsaseră în urma lor numai câteva butoaie cu vin; Morgan porunci ca vinul să fie vărsat, deoarece ar fi putut avea urmări nefaste asupra trupurilor slăbite de foame şi friguri. Pe distanţa celor opt leghe care despart Cruces de Panamá, s-au produs şi primele atacuri ale indienilor aliaţi cu spaniolii; săgeţile lor izbucneau dintre tufişuri, slobozite de arcuri invizibile, greşindu-şi rareori ţinta şi provocând răni grave. Iar de spanioli, deocamdată, nicio urmă.

În a şasea zi, flibustierii ajunseră, în sfârşit, în savana care mărgineşte oraşul Panamá – vastă întindere de ierburi înalte, unde reuşiră să prindă câteva animale rătăcite: cai, boi, catâri. În jurul focurilor unde domnea mirosul familiar al cărnii fripte, aceşti oameni în zdrenţe – unii nu-şi păstraseră decât armele – prinseseră din nou puteri şi curaj.

A doua zi de dimineaţă – era în 18 ianuarie – noul guvernator de Panamá, don Juan Perez de

Guzman, ieşi din oraş în fruntea unei armate cuprinzând o mie şi două sute de pedestraşi şi două sute de călăreţi, precum şi o trupă de câteva sute de indieni şi sclavi negri. În afară de aceasta, treizeci de indieni primiră misiunea să lanseze în bătălie o mie şi cinci sute de combatanţi de un gen neobişnuit: o uriaşă cireadă de boi mai mult sau mai puţin sălbatici.

Atacul îl începu cavaleria, comandată de don Francisco de Haro. Prima şarjă fu respinsă de focul susţinut al muschetelor, iar după a doua şarjă, cavaleria spaniolă îşi încetase existenţa… Imediat după aceea, armata flibustierilor porni, în rânduri regulate, atacând flancul stâng al spaniolilor, cu care prilej tirul muschetelor se dovedi mai precis şi mai eficace decât al archebuzelor spaniole. Când văzu că infanteria începe să se retragă guvernatorul porunci ca uriaşa cireadă să fie lansată în spatele inamicului. Dar rumegătoarele înaintau cu mare încetineală, speriate de pocniturile armelor, iar la prima salvă a flibustierilor, îndreptată împotriva lor, se risipiră, oprindu-se puţin mai departe să pască în linişte.

Bătălia a durat două ore şi s-a sfârşit cu victoria categorică a flibustierilor. Don Juan de Guzman, comandanţii şi notabilităţile oraşului abia avură timp să se îmbarce pe câteva nave şi să se refugieze pe insula Taboga. Prima navă care părăsi Panamá era cea încărcată cu tezaurul clerului, cuprinzând bogăţii fabuloase.

Nici insula n-a reuşit să reziste atacului lui

Morgan care, împreună cu ce obţinu din jefuirea oraşului Panamá, se întoarse în Jamaica încărcat cu o pradă uriaşă. Cifre exacte lipsesc, dar, după cum ne spune Exmelin, pentru transportul prăzii de pe ţărmul Pacificului pe cel al Atlanticului au fost necesare o sută şi şaptezeci şi cinci de animale de povară.

Se pare că, de data aceasta, Henry Morgan nu s-a purtat cinstit cu oamenii lui. E drept că guvernatorul de Jamaica şi ducele de York – numit de curând Lord al Amiralităţii – îşi primiră partea lor, dar fiecărui simplu participant nu-i reveni decât o sumă relativ modestă: două sute de monezi de argint. Oamenii erau nemulţumiţi şi protestau făţiş; popularitatea lui Morgan scădea pe zi ce trece.

Pe de altă parte, protestele spaniole deveneau din ce în ce mai vehemente şi regele Carol al II-lea trimise în Jamaica pe sir Thomas Lynch cu misiunea să-i trimită la Londra, sub stare de arest, pe guvernatorul Modyford şi pe amiralul Morgan. Deşi acuzat de „ofensă împotriva regelui, a coroanei şi demnităţii sale”, Morgan este eliberat „pe cuvânt de onoare”, şi trăieşte vreme de trei ani în capitală, ducând o viaţă mondenă – ca şi Thomas Modyford, care este şi el eliberat din închisoare (celebrul Turn al Londrei). Câtva timp după aceea Modyford şi Morgan sunt din nou numiţi în Jamaica, primul în postul de şef al justiţiei, al doilea în postul de viceguvernator.

Ultimii ani ai vieţii, Henry Morgan şi i-a petrecut pe pământ ferm. Era printre cei mai

bogaţi oameni din Jamaica – avea o casă somptuoasă la Port-Royal şi trei proprietăţi cu diverse plantaţii şi crescătorii de animale. În 1680 este numit guvernator ad interim, apoi vreme de câţiva ani nu se mai vorbeşte de el – până în 1685, când îl dă în judecată pe chirurgul Exmelin (a cărui carte apăruse între timp), precum şi pe un anume Malthus, editorul versiunii engleze.

Excelenţei sale guvernatorului de Jamaica nu-i convenea câtuşi de puţin ca în faţa opiniei publice să fie evocate isprăvile lui Morgan Roşcovanul, căpitan de flibustieri şi autorul a numeroase jafuri de nave şi oraşe spaniole. Este un proces important şi din punct de vedere strict juridic, fiind primul de acest fel intentat unui editor (de altfel Malthus a fost condamnat la două sute de lire despăgubire, sentinţă care a fost apoi de multe ori folosită ca jurisprudenţă în tradiţionala justiţie britanică).

Henry Morgan a murit la *25* august 1688; medicul militar Hans Sloane, care-l examinase cu puţin timp înainte, îl descrie ca „slăbit, cu pielea ca de ceară, ochii galbeni, burta căzută”; observaţiile medicului lasă să se presupună că fostul amiral suferea de tuberculoză şi de ciroză alcoolică. Deşi nu se mai aventurase de mulţi ani pe mare, la semnalele fregatelor regale „Assistance” şi „Drake”, ancorate în port, tunurile de pe toate navele au slobozit lovituri la înmormântarea sa – cinste pe care englezii o rezervă numai marilor amirali şi şefilor de guverne.

Patru ani mai târziu, un teribil cutremur a nimicit Port-Royal, inclusiv casa lui Henry Morgan şi cimitirul de pe peninsula Palisadoes unde fusese înmormântat. Totuşi, numeroşilor turişti (mai ales nord-americani), care vizitează astăzi Jamaica, îi se arată diferite locuri care amintesc de marele amiral al flibustei, în jurul vieţii şi faptelor căruia s-au ţesut numeroase legende.

8.

ULTIMII FLIBUSTIERI FRANCEZI: GRAMMONT, DE LUSSAN, DE POINTIS

Înflorirea flibustei engleze în Jamaica a coincis cu o slăbire a activităţii flibustierilor francezi din Tortuga şi San Domingo; aceştia din urmă, după cum am văzut, participau uneori cu navele lor la marile expediţii pornite din Port-Royal, primindu-şi partea cuvenită din pradă, dar vreme de vreo două decenii n-au organizat pe cont propriu decât expediţii de mică anvergură – de pildă atacarea unor nave spaniole comerciale sau jefuirea unor mici aşezări de coastă din Cuba sau Puerto Rico. Această situaţie se datorează pe de o parte faptului că regele Ludovic al XIV-lea nu-i vedea cu ochi buni pe flibustieri, care începuseră să creeze greutăţi politicii sale faţă de Spania şi Ţările de Jos, pe de altă parte faptului că flibusta franceză era lipsită de un conducător proeminent de talia unui Henry. Morgan. Abia în ultimele două decenii ale veacului, un anume Grammont,

gentilom gascon şi fost ofiţer în marina regală, va reda flibustei franceze din regiunea caraibă câte ceva din strălucirea ei de altă dată.

Pentru prima oară s-a vorbit în Franţa de Grammont când acesta, la paisprezece ani, a ucis în duel un ofiţer fiindcă i s-a părut că i-a insultat sora. Câţiva ani mai târziu, comandând o fregată a marinei de război, capturează, în largul insulei Martinica, o flotilă olandeză cu o încărcătură atât de bogată, încât fusese poreclită „Bursa din Amsterdam”. Partea lui din pradă: optzeci de mii de livre. Printre flibustieri ajunse celebru datorită altui „record”: reuşi să cheltuiască această sumă enormă în opt zile… Cu ultimele două mii de livre câştigă la joc banii necesari cumpărării unei nave cu cincizeci de tunuri. Demisionează din marina regală şi pleacă în Tortuga să-şi angajeze un echipaj.

Patru expediţii mari i-au consacrat definitiv celebritatea: la Maracaibo în 1678, la Cumana în 1680, la Vera Cruz în 1680 şi la Campeche în 1686.

Expediţia la Maracaibo nu s-a soldat cu o pradă prea bogată – mai întâi l’Olonnois, apoi Morgan jefuiseră oraşul în mod organizat, iar magaziile şi depozitele nu avuseseră încă vreme să se refacă. La Cumana (tot în Venezuela, nu departe de Caracas) prada a fost mult mai bogată; iar anumiţi „protectori” din Paris şi-au primit partea lor, ceea ce explică muşamalizarea întregii afaceri, căci Franţa încheiase între timp tratatele de la Nimegue (Gueldres) care prevedeau, între

altele, pacea cu Spania.

Pentru marea expediţie de la Vera Cruz (în Golful Mexicului), Grammont îşi alese doi locotenenţi de origine olandeză, Van Doom şi De Graf, care îşi cuceriseră oarecare faimă în regiunea Antilelor abordând şi jefuind nave comerciale indiferent de pavilionul pe care-l arborau acestea. Flibustierii debarcară noaptea, pe un ţărm pustiu, la câţiva kilometri de Vera Cruz, iar în zori se aflau în faţa porţii principale a oraşului. La prima somaţie, paznicii, îngroziţi, deschiseră poarta.

Piraţii năvăliră în oraş, ocupară fortul, înconjurară principalele clădiri. Notabilii fură smulşi din paturi, duşi la catedrală, ale cărei ziduri fuseseră între timp minate cu butoaie de praf de puşcă. Apoi răscumpărarea fu fixată şi anunţată împreună cu ultimatumul obişnuit: două milioane de piaştri, sau catedrala împreună cu întreg oraşul vor fi aruncate în aer. Primul milion sosi încă în aceeaşi zi, al doilea trei zile mai târziu. Împreună cu ceea ce obţinuseră prin jaf, prada se ridica la patru milioane de piaştri, la care se adăugau o mie şi cinci sute de sclavi.

În a patra zi, escadra piraterească ridica ancora; era şi timpul, deoarece în zare se ivise o flotă spaniolă de şaptesprezece vase, iar pe uscat se apropia un regiment spaniol. Cele şapte nave ale lui Grammont, mai rapide, reuşiră să scape de urmăritori şi vreme de câteva săptămâni în tavernele din Basse-Terre şi din porturile flibustiere din San Domingo orgiile s-au ţinut lanţ.

Grammont a dus la bun sfârşit expediţia fără să piardă vreun om. Dar după plecarea din Vera Cruz, a pierdut pe unul dintre locotenenţii săi: informat că Van Doom spusese „ceva insultător la adresa lui”, De Graf îl provocă la duel şi-l ucise. Van Doom a fost înmormântat undeva pe coasta Peninsulei Yucatán, cu toate onorurile cuvenite unui căpitan al flibustei.

În următoarea expediţie, la Campeche – oraş îmbogăţit datorită comerţului cu lemn preţios – Grammont porni cu o mie şi o sută de oameni, avându-l ca locotenent pe acelaşi De Graf. Spre deosebire de tactica folosită la Vera Cruz, piraţii se apropiară de oraş în plină zi cu navele lor, făcând diferite manevre de intimidare. După ce debarcară şi trecură fără prea mari dificultăţi de ambuscadele dispuse în afara zidurilor, flibustierii pătrunseseră în oraş. Aici, Grammont recurse la o tactică nouă pentru acea vreme: plasă trăgători de elită pe acoperişurile caselor. După trei zile, garnizoana din fort se retrase şi oraşul era în mâinile piraţilor; Grammont pierduse în total patru oameni.

„Această expediţie, scrie Exmelin, a avut succesul care era de aşteptat, şi numai în privinţa banilor s-a soldat cu rezultate modeste”. Grammont trimise emisari la Merida (oraş situat la o sută şi cincizeci de kilometri de Campeche), unde îşi avea sediul guvernatorul provinciei. Acesta răspunse ameninţător lui Grammont: „Spania are destui bani ca să reclădească oraşul dacă-l veţi incendia şi destui oameni ca să-l

repopuleze. N-am de gând să duc tratative cu bandiţi".

Grammont citi mesajul în faţa ofiţerilor săi, adăugând: „Vom da spectacolul pe care guvernatorul de Merida îl doreşte şi regretăm că Excelenţa Sa nu-l poate onora cu prezenţa sa".

O mare parte a oraşului a fost apoi incendiată. Se pare că Grammont nu era însă o fire crudă ca l'Olonnois şi alţi căpitani ai flibustei, căci în ajunul plecării spre San Domingo îi eliberă pe ostatici.

La San Domingo, Grammont află că regele îşi exprimase nemulţumirea în legătură cu expediţiile flibustierilor, care ar fi putut să înrăutăţească relaţiile franco-spaniole, şi că fregate regale sunt pe drum ca „să facă ordine şi să tragă la răspundere pe vinovaţi". Câteva săptămâni, Grammont stătu liniştit la Tortuga, aşteptând să se potolească spiritele. În sfârşit, guvernatorul de Cussy îl rechemă la San Domingo, spunându-i: „Am plăcerea să vă anunţ că sunteţi numit locotenent al regelui pentru provincia meridională San Domingo. Iată brevetul dumneavoastră".

Astfel, activitatea de flibustier al lui Grammont a luat sfârşit întocmai ca acelea ale altor vestiţi căpitani ai flibustei: prin numirea într-un important post în colonii. Grammont nu l-a uitat nici pe credinciosul lui locotenent, Laurent De Graf; după ce acesta fu graţiat pentru uciderea lui Van Doom, obţinu numirea lui în postul de comandant al poliţiei din San Domingo…

La Paris, în 1689, a apărut o carte foarte

interesantă, scrisă de un oarecare Raveneau de Lussan, cu un titlu lung (după cum o cerea moda vremii): „Jurnalul călătoriei făcute în Marea Sudului cu flibustierii din America în 1684 şi în anii următori”. Asupra ei merită să ne oprim mai pe larg, deoarece cuprinde relatarea uneia dintre cele mai neobişnuite aventuri din istoria agitată a flibustei, având în acelaşi timp garanţia autenticităţii după cum rezultă din compararea cu alte scrieri ale vremii.

La sfârşitul anului 1684, când guvernele Franţei şi Angliei interziseseră flibustierilor din Tortuga şi Jamaica orice activitate în regiunea caraibă şi guvernatorii refuzau eliberarea de patente, un grup de opt sute de flibustieri englezi porni din Port-Royal, ocoli America de Sud şi, după un drum de douăsprezece mii de mile, ajunse în dreptul coastei panameze a Pacificului – în Marea Sudului cum i se spunea atunci. Fiindcă interdicţia se referea exclusiv la Marea Caraibilor – despre coasta americană a Pacificului nu se vorbea nicăieri.

Primul grup a fost curând urmat de un al doilea, mai mic, care alese alt itinerar: debarcă în Golful Uraba (în Columbia) şi ajutat de indienii samba coboară pe râul Chica până în Golful Panamá. O a treia expediţie, cuprinzând peste patru sute de flibustieri francezi – printre care Grognier, l’Ecuyer şi le Picard – alege acelaşi itinerar. Mai târziu, acestui din urmă grup i se alătură nava căpitanului Le Sage, cu două sute de oameni la bord, care ocolise Capul Horn. Escadra

pirateresc㠄 din Pacific num㠄ra acum unsprezece nave – nou㠄 cu p㠄nze p㠄trate şi dou㠄 barcazuri.

Printre flibustierii francezi se afla şi Raveneau de Lussan, viitorul cronicar al extraordinarei aventuri din Marea Sudului. Hughenot originar din Nîmes, de Lussan, dup㠄 ce servise în armat㠄, se îmbarcase la Dieppe pentru Tortuga, unde reuşi s㠄 se angajeze pe o nav㠄 comandat㠄 de Laurent De Graf, f㠄cându-şi astfel ucenicia în ale flibustei. La sfârşitul anului 1684, îl g㠄sim în Golful Uraba, împreun㠄 cu grupul de flibustieri francezi, iar în primăvara anului 1685 în Insulele Regilor, la r㠄s㠄rit de Panam㠄, loc de întâlnire a tuturor flibusterilor, francezi şi englezi, care trecuseră din Atlantic în Pacific.

Un asemenea loc de întâlnire era necesar; diferitele grupuri de flibustieri puteau astfel să-şi coordoneze activitatea şi să încheie alianţe pentru expediţiile mai mari la care participau deopotrivă flibustieri francezi şi englezi. În octombrie 1685, de pild㠄, flibustierii englezi au pr㠄dat oraşele Realeguo şi Leon din provincia Nicaragua, iar dou㠄 s㠄pt㠄mâni mai târziu, piraţii francezi soseau în aceleaşi locuri g㠄sind numai ruine, ceea ce nu s-ar fi întâmplat dac㠄 în prealabil ar fi existat o înţelegere între cele dou㠄 grupuri. Aşadar, Insulele Regilor îndeplineau, în Marea Sudului, rolul pe care în regiunea caraibă îl îndeplinea Insula Vacilor – prin urmare un loc de întâlnire al flibustierilor unde se puneau la cale expediţiile piratereşti şi avea loc împărţirea prăzii.

De Lussan descrie abordarea şi jefuirea

câtorva galioane spaniole, prădarea unor oraşe din Panamá, Nicaragua şi Perú, de asemenea a oraşului Granada. Această din urmă expediţie a fost organizată în comun de flibustieri francezi sub comanda căpitanului Grognier şi englezi comandaţi de Townley, cu un efectiv total de aproape patru sute de oameni.

Drumul până la lacul Nicaragua decurse fără incidente, dar atacul asupra Granadei nu avu loc noaptea, prin surprindere – tactică pe care o adoptase cu douăzeci şi doi de an; în urmă Henry Morgan – ci în plină zi. Un rol de seamă îl jucară grenadele de mână (prevăzute cu un fitil care, înainte de a fi aruncate, trebuia aprins); flibustierii le folosiră în mod eficace creând breşe adânci în rândurile spaniolilor. Oraşul căzu curând, dar suma de răscumpărare obţinută era atât de mică, încât abia ajunse pentru despăgubirea răniţilor care, conform legilor nescrise ale flibustei, aveau prioritate.

După semieşecul de la Granada, escadra piraterească se împărţi în două flotile – una, sub comanda lui Grognier, se îndreaptă către Mexic, cealaltă, comandată de căpitanul Townley, spre Panamá. La această din urmă expediţie a participat, se pare, şi de Lussan, care ne indică şi suma cerută ca răscumpărare de la notabilităţile oraşului: zece mii de piese de argint. Sumă foarte modestă – cu cincisprezece ani în urmă, Henry Morgan părăsise Panamá cu o pradă evaluată la cel puţin o jumătate de milion de piese de argint. Dar, după cum arătam, vremurile de glorie ale

flibustei trecuseră şi, după ce plătiră cele zece mii de monede, cei zece mii de locuitori ai oraşului răsuflară uşuraţi văzând flotila piraţilor îndreptându-se spre larg.

Următorul obiectiv mai însemnat fu oraşul Guayaquil (astăzi în Ecuador, atunci situat în nordul provinciei Perú), atacat de o escadră cuprinzând aproape totalitatea flibustierilor care trecuseră pe coasta Pacificului – prin urmare un efectiv de peste o mie de oameni. Acoperiţi de focul susţinut al trăgătorilor de elită, piraţii escaladară zidurile oraşului şi angajară lupta pe străzi. După trei ore Guayaquilul era în mâinile flibustierilor, care avură pierderi foarte mici: nouă morţi şi doisprezece răniţi grav.

După ce adunară şapte sute de cetăţeni de vază în piaţa centrală a oraşului – între care întreaga familie a guvernatorului – flibustierii le aduseră la cunoştinţă preţul de răscumpărare. Până la sosirea banilor, piraţii se retraseră, cu ostaticii lor, pe insula Puno situată în mijlocul golfului Guayaquil. Era un fel de loc de vilegiatură, unde petrecerile se ţineau lanţ, dar, după cum ne spune de Lussan, refugiul devenise necesar şi datorită faptului că numeroasele cadavre ale spaniolilor ucişi în luptă pe străzile Guayaquilului intraseră în descompunere (oraşul este situat la două grade latitudine sudică) şi pericolul unei epidemii devenise iminent.

După o lună, răscumpărarea sosi şi flibustierii părăsiră Guayaquilul, oprindu-se pe o plajă pustie, situată la cincizeci de mile nord de

Capul Santa Elena (astăzi în Costa Rica) pentru a împărţi prada. De Lussan ne da o descriere pitorească a acestei operaţii: vele mari întinse pe nisipul ţărmului, încărcate cu lădiţe pline de bani, cu obiecte de cult din biserici şi mănăstiri, cu statuete de aur şi alte piese din tezaurul vechilor incaşi. Unii flibustieri îşi cheltuiau pe loc partea cuvenită din răscumpărare, achiziţionând bijuterii care, fiind mai uşor de transportat, atinseră preţuri fabuloase.

După Guayaquil, flibustierii se împărţiră din nou în mai multe grupuri. Unul dintre acestea, numărând două sute şi optzeci de francezi şi englezi, porni, la 2 ianuarie 1688, din golful Mapala (astăzi Amapala, pe coasta pacifică a Honduras-ului) spre interior, pentru a încerca să atingă coasta Atlanticului. Erau îmbrăcaţi în zdrenţe, dar în sacii pe care-i purtau pe umeri se aflau bogăţii uriaşe. „În ce mă priveşte, scrie de Lussan, povara nu era grea, căci schimbasem treizeci de mii de piese de argint în perle şi pietre preţioase”.

Drumul a fost un lung şir de suferinţe. Între Mapala şi Segovia era numai o potecă îngustă de catâri (flibustierii n-aveau niciun fel de animale de povară), mărginită de pădurea seculară. Aici se produseră primele atacuri spaniole, din spatele unor copaci doborâţi de-a curmezişul potecii. Mai departe, spaniolii încercară să oprească înaintarea grupului incendiind ierburile înalte şi uscate ale unei savane. La 8 ianuarie, flibustierii ajunseră la Segovia, pe care o găsiră pustie – casele goale,

magaziile şi hambarele arse; şi atunci, aceşti milionari, chinuiţi de foame, prinseră câţiva câini vagabonzi, îi uciseră şi-i mâncară…

A doua zi după ce părăsiră Segovia (oraşul nu mai există astăzi, casele sale de lemn au fost devorate de insecte, străzile invadate de vegetaţia luxuriantă a tropicelor), flibustierii hotărâră să dea un atac prin surprindere, pentru a scăpa de urmăritorii lor invizibili care-i aduseseră la capătul puterilor. Atacul (de Lussan pretinde că s-a desfăşurat după planul întocmit chiar de el) s-a încheiat cu un succes deplin, flibustierii reuşiră să captureze unele provizii şi câţiva cai – ceea ce pentru ei era de cea mai mare importanţă. Astfel ajunseră la râul Segovia (sau Rio Coco), unde îşi construiră plute cu care coborâră, nu fără oarecare dificultăţi, până la ţărmul Atlanticului. De aici plecară în grupuri mici, cu diferite nave, spre Tortuga, San Domingo, Jamaica – plătindu-şi drumul cu aur.

Raveneau de Lussan a debarcat la San Domingo la 8 aprilie 1688, împreună cu un grup de francezi. Câteva luni mai târziu plecă în Franţa, îşi depuse la o bancă banii obţinuţi din vânzarea bijuteriilor – care-i vor ajunge să trăiască liniştit mulţi ani – apoi se aşeză la masa de lucru, îşi muie pana de gâscă în cerneală şi scrise titlul lung al interesantei sale relatări: *Journal du voyage fait à la mer du Sud avec des flibustiers de l'Amerique en 1684 et armees suivantes.*

După 1691, când Ludovic al XIV-lea, din motive de ordin politic, şi-a anunţat intenţia de a

pune capăt isprăvilor flibustei, unul dintre gentilomii care, când apărea la Versailles, se arăta un înverşunat adversar al „briganzilor din Antile” era Jean-Bernard-Louis Dejean, baron de Pointis, căpitan al unei nave regale. Şi totuşi, căpitanul de Pointis va duce la bun sfârşit una dintre ultimele şi cele mai spectaculoase expediţii ale flibustei franceze: cucerirea şi prădarea Cartaginei.

În iulie 1696, la sugestia lui Pontehartrain, ministrul marinei, Ludovic al XIV-lea îi acordă lui de Pointis o *Lettre de marque* în condiţii speciale – Franţa se afla în război cu statele Ligii de la Augsburg, între care făceau parte Spania şi Ţările de Jos, iar Regele-Soare socotea că nu strica să dea câteva lovituri provinciilor spaniole şi olandeze din America, mai ales că de Pointis, referindu-se la marile bogăţii transportate de galioane şi aflate în tezaurele oraşelor din colonii, declarase cu emfază: „Vom face în profitul regelui ceea ce până acum flibustierii au făcut în propriul lor profit”.

Totuşi, căpitanul de Pointis şi-a dat seama foarte curând că nu-şi va putea realiza proiectele fără concursul flibustei, care avea o veche experienţă în asemenea treburi. Sosit în martie 1697 ia San Domingo, este convins de guvernatorul Jean Ducasse (fostul guvernator, de Cussy, fusese ucis într-o luptă cu spaniolii, în 1691) să ceară concursul flibustierilor, care urmau să primească partea lor din pradă, conform uzanţelor. Escadrei regale i se adăugară şapte nave flibustiere, efectivul total ridicându-se acum

la peste două mii de oameni, la care se adăuga un corp expediţionar de o mie şapte sute de soldaţi şi ofiţeri. Din punctul de vedere al efectivului este cea mai mare expediţie (cu caracter eminamente pirateresc, după cum vom vedea mai departe) întreprinsă până atunci în regiunea Antilelor.

Cartagena cu împrejurimile ei.

Escadra franceză a aruncat ancora la 7 aprilie, prima zi de Paşti, la Sambe, port situat la circa cincizeci de kilometri de Cartagena. Mărşăluind prin pădure, o parte a corpului expediţionar ajunse la fortul Bucachique şi început atacul. După două ore, garnizoana spaniolă, comandată de căpitanul septuagenar Sánchez Ximenez, se predă. Rând pe rând căzură şi forturile Santa Cruz şi San Lazaro care, în faţa

superiorităţii numerice a francezilor, nu aveau şanse de a rezista. La 22 aprilie, primele detaşamente franceze se aflau în faţa zidurilor Cartagenei; comanda o avea acum Ducasse, căci de Pointis fusese rănit de o schijă şi nu putea părăsi patul instalat în cortul său. La 3 mai, guvernatorul Ugnes de Las Rios semna actul de capitulare.

Instalat în clădirea primăriei, de Pointis emise câteva ordonanţe, între altele şi una prin care toţi locuitorii oraşului erau obligaţi să predea nouă zecimi din tot ce posedau în monedă de aur şi argint, bijuterii şi obiecte de valoare transportabile. În schimb, pe baza unei adeverinţe, vor putea părăsi oraşul cu zecimea ce le rămânea. La sfârşit, ordonanţa prevedea premii mari (o zecime din bunurile confiscate) celor ce-i vor denunţa pe tăinuitorii de aur şi bijuterii. După cum vedem, metodele lui de Pointis nu mai aveau nimic din tradiţia flibustei, ci aduceau mai degrabă cu cele ale birocraţiei fiscale din Franţa vechiului regim.

La 24 mai vasele regale erau încărcate de pradă şi se pregăteau să ridice ancora. Guvernatorul Ducasse se prezentă pe bordul vasului-amiral, „Sceptre”, cerând partea ce se cuvenea flibustierilor – două milioane de livre. Obţinu de de la Pointis o sută şi treizeci şi cinci de mii de livre – prin urmare mai puţin de a cincisprezecea parte. Pe navele flibustierilor mocnea revolta – se auziră voci care propuneau chiar abordarea şi atacarea navei-amiral.

O altă propunere obţinu însă aprobarea unanimă – ea venea de la unul dintre căpitanii flibustei din San Domingo: „Fraţilor, n-are rost să ne răzbunăm pe câinele acela de Pointis! El a lăsat partea noastră din pradă la Cartagena şi de acolo trebuie s-o luăm!”

Zis şi făcut – în mai puţin de o oră oraşul era din nou ocupat, notabilii strânşi în catedrală şi înştiinţaţi că vor trebui să plătească o răscumpărare în valoare de cinci milioane de livre. Oraşul, secătuit în prealabil de perceptorii experţi ai lui de Pointis, n-a mai reuşit să strângă o sumă atât de mare, dar, oricum, fiecărui flibustier i-au revenit încă o mie de livre.

Între timp, o mare escadră engleză, numărând douăzeci şi patru de nave, pornise din Barbados ca să-i pedepsească pe francezi (Anglia intrase şi ea; alături de Spania, în Liga de la Augsburg) pentru prădarea Cartagenei. Întâlnirea avu loc lângă insulele Bahamas; de Pointis reuşi să fugă, la adăpostul nopţii şi, la 27 august 1697, îşi făcea o intrare triumfală în portul Brest.

Flibustierii avură mai puţin noroc: una dintre navele lor fu capturată de englezi, alta de olandezi. Ce a mai rămas din pradă fu împărţit, conform obiceiului, pe Insula Vacilor.

În unele manuale de istoria Franţei se poate citi: „Operaţia maritimă cea mai remarcabilă din timpul războiului împotriva Ligii de la Augsburg a fost cucerirea Cartagenei, din Indii, de către amiralul de Pointis”. Într-adevăr, baronul de Pointis a fost numit şef de escadră scurtă vreme

după întoarcerea sa din expediţia amintită, care n-a fost însă nicidecum o operaţie maritimă militară, ci – după cum o dovedesc obiectivele ei şi modul în care s-a desfăşurat – una eminamente piraterească. A fost, de altfel, ultima mare expediţie a flibustei franceze.

9.

„PIRATERIE FĂRĂ LACRIMI”, SAU NEOBIŞNUITA EXPERIENŢĂ A CĂPITANULUI MISSON ŞI A FOSTULUI CĂLUGĂR CARACCIOLI

Nu se poate vorbi despre pirateria din Indiile apusene fără a se menţiona numele căpitanului Misson, una dintre cele mai stranii apariţii din istoria flibustei, deşi marea şi cu totul neobişnuita aventură care a fost viaţa lui îşi va găsi finalizarea în altă parte a lumii, anume, în insula Madagascar.

Despre Captain Misson ne vorbeşte tot Charles Johnson – misteriosul biograf al câtorva piraţi vestiţi din anii 1670 – 1720 – în al doilea volum al lucrării sale (*A Generat History of the Pyrates),* apărut la Londra, doi ani după primul volum, în 1726. După cum nu se ştie cine a fost Charles Johnson, al cărui nume nu este menţionat în niciun document oficial al marinei engleze, tot aşa nu se ştie nici cine a fost Misson, şi multă vreme s-a crezut că viaţa şi isprăvile sale, aşa cum sunt relatate în lucrarea menţionată, sunt pură ficţiune. Dar iată că, de curând, un cercetător

german, dr. Hermann Schreiber, a descoperit, într-un anticariat din Veneţia, o interesantă lucrare, a unui oarecare Nicolo Barbaro – pirat, apoi om de vază în oraşul său natal – care, fără a ne aduce date inedite despre Misson, pare să confirme existenţa lui.

Le tre' putele di Pisa („Cele trei fecioare din Pisa"), cartea lui Nicolo Barbaro, nu este, ce-i drept, o lucrare ştiinţifică, dar prin descrierile sale şi datele amănunţite cu care este presărată, are, fără îndoială, un pronunţat caracter memorialistic. Nicolo Barbaro este un pseudonim – am văzut că din pricini cât se poate de justificate, cei ce s-au îndeletnicit cu pirateria preferau să nu-şi publice amintirile sub adevăratul lor nume. Scrisă în dialect veneţian, lucrarea a apărut în 1769, la Lugano, şi a fost tradusă de Hermann Schreiber în germană, apărând exact două veacuri mai târziu, în 1969 (în Scherz-Verlag, München-Bern-Wien).

Charles Johnson ne spune că Misson se trăgea dintr-o veche familie provensală, că studiase ştiinţele umanistice, era un excelent matematician şi pasionat de cărţile relatând călătorii pe meleaguri depărtate. La vârsta adolescenţei se îmbarcă, la Marsilia, ca voluntar pe nava de război „Victoire", unde îşi face ucenicia. Pe când nava se afla la Neapole, Misson căpătă o permisie să viziteze Roma. Aici, tânărul marinar întâlneşte un călugăr dominican, Caraccioli, se împrieteneşte cu el şi-l convinge să renunţe la monahie şi să se îmbarce cu el pe „Victoria". Două zile după plecarea din Neapole,

vasul lor întâlneşte o navă a piraţilor barbareşti; Misson şi Caraccioli primesc botezul focului, distingându-se în lupta corp la corp care a urmat după abordarea navei.

Scurtă vreme după aceea îi întâlnim pe Misson şi pe Caraccioli în drum spre Indiile apusene. Fostul călugăr purta convorbiri îndelungi cu Misson, profesând o religie nouă care aducea mai mult a ateism, precum şi un soi de socialism utopic – se pare că-i citise pe Campanella şi pe Thomas Morus şi-şi însuşise unele dintre ideile lor. Încetul cu încetul, Caraccioli şi Misson câştigară şi alţi oameni de pe „Victoire” de partea lor; când căpitanul Fourbin fu ucis într-o luptă împotriva navei de război engleze „Winchester”, nu departe de insula Martinica, Misson prelua comanda, cu Caraccioli ca locotenent.

Noul şef de echipaj, Mathieu le Tondu, propuse ca nava să arboreze un pavilion negru. Dar Caraccioli ţinu un discurs fulminant, arătând că „nu sunt piraţi, ci oameni hotărâţi să se bucure de libertatea pe care Dumnezeu şi Natura le-a dăruit-o”, că au devenit „apărători ai drepturilor şi libertăţilor poporului” şi că misiunea lor era „să scuture jugul tiraniei”. Până la urmă, în locul pavilionului negru a fost înălţat unul alb, având brodat pe el motto-ul „Pentru Dumnezeu şi Libertate”. „Victoire” a devenit astfel unica navă de piraţi care a navigat vreodată sub un pavilion alb.

Prima captură a căpitanului Misson a fost o goeletă englezească, în largul Insulei St. Kitts (din

Antilele Mici). Piraţii au luat câteva butoiaşe cu rom şi diferite provizii, fără să facă vreun rău echipajului. Mai târziu, căpitanul goeletei, Thomas Butler, avea să declare că piraţii s-au purtat „cu candoare”…

Îndreptându-se către coasta Africii, Misson şi oamenii săi capturară o navă olandeză, „Nieuwstadt” din Amsterdam, pe care găsiră, în afară de o cantitate de pulbere de aur, şaptesprezece sclavi negri. Johnson ne povesteşte că, indignat, Misson a ţinut echipajului vasului capturat o cuvântare, spunând între altele: „Comerţul cu cei din propria noastră specie nu poate fi niciodată plăcut în ochii justiţiei divine. Niciun om nu are putere asupra libertăţii altui om…” Apoi anunţă că-i eliberează pe sclavi. În timp ce lanţurile erau tăiate, echipajul de pe „Victoire” izbucni în urale; din toate părţile răsuna strigătul: *„Vive le Capitaine Misson!”*

Sub flamura lor albă, originalii piraţi de sub comanda căpitanului Misson abordară şi prădară numeroase nave, purtându-se totdeauna blând cu victimele lor şi mulţi marinari de pe aceste vase trecură voluntar în echipajul de pe „Victoire”. De pe o navă englezească piraţii obţinură ca pradă şaizeci de mii de lire, dar în decursul ciocnirii căpitanul fu ucis; Misson, foarte afectat de această întâmplare, îl înmormântă pe căpitan pe ţărm, în timp ce tunurile navei trăgeau salve în cinstea sa; pe mormânt puse o piatră cu inscripţia „Aici zace un englez curajos”.

Câtva timp, Misson şi oamenii săi se stabiliră

pe Insula Johanna (în Arhipelagul Comorelor) din Oceanul Indian. Aici, căpitanul se căsători cu fiica reginei locale, o fată frumoasă cu pielea de culoarea ciocolatei, iar locotenentul său, Caraccioli, o conduse la altar pe nepoata reginei. Când navele de război engleze şi indiene începură să-şi concentreze eforturile pentru stârpirea pirateriei în Oceanul Indian, căpitanul Misson socoti mai prudent să părăsească Johanna şi se îndreptă către Madagascar, unde aruncă ancora într-un mic golf pustiu.

Debarcând, Misson ţinu oamenilor una dintre celebrele sale cuvântări, arătându-le (după cum ne relatează Charles Johnson) că este timpul „să aibă un cămin propriu şi un refugiu pentru vremea când vârsta sau rănile îi vor face incapabili de încercări grele şi unde să se poată bucura de roadele muncii lor şi unde să se pregătească în tihnă de moarte”. Colonia lui Misson din Madagascar, care primi numele de Libertalia, era administrată după un soi de principii socialist-utopice profesate de fostul călugăr Caraccioli – proprietate individuală nu exista, banii erau ţinuţi într-o visterie comună, terenurile gospodăriilor nu erau despărţite de garduri.

Curând Libertalia avea un fort care apăra intrarea în golf, un edificiu administrativ, o sală de şedinţe a „Adunării”. Misson, ales pe trei ani, purta titlul de Lord Conservator. Un alt pirat, Captain Tew, fu ales Amiral al flotei din Libertalia, iar Caraccioli deveni secretar de stat. Cum locuitorii erau francezi, englezi, portughezi,

olandezi şi negri din diferite triburi, Caraccioli inventă un fel de esperanto (precedându-l, astfel, cu circa o sută şi optzeci de ani pe medicul Zamenhof din Varşovia) cu cuvinte din toate limbile vorbite în Libertalia.

Nicolo Barbaro ne informează că aşezarea principală din Libertalia se numea Antisirane şi o descrie ca pe „... un sat cu aspect prietenos, alcătuit din numeroase căsuţe construite din buşteni; în centru, uliţele erau dispuse după un anumit plan, dar către margini, acolo unde începea verdele crud al pădurii, casele erau răspândite la întâmplare. Fiecare casă avea o grădiniţă proprie, unele aveau şi grajduri. Uliţa mare, care ducea în port, era curată şi aşternută cu nisip alb". Mai departe, Barbara arată că în piaţa principală se afla o casă mai mare „... singura clădire cu două caturi din întreaga aşezare, iar pe o prăjină înfiptă în vârful acoperişului flutura un drapel mare şi maiestuos ca un stindard regal, acelaşi drapel ciudat pe care-l remarcasem şi pe catargul vasului-pilot. Era de culoare roşie, iar pe o dungă albastră în diagonală se afla o emblemă brodată cu fir de aur: o coloană având în vârful ei o torţă aprinsă..." Vedem, aşadar, că la Antisirane, pavilionul alb de pe „Victoire" fusese înlocuit.

Pe Captain Misson – acum Lord Conservator al Libertaliei – Nicolo Barbaro ni-l descrie ca fiind „scund, mai degrabă firav, deşi straiele de piele îl făceau să pară mai voinic decât era în realitate... Avea o ţinută plină de demnitate, dar deloc silită,

obrazul prelung şi limpede conturat, o privire cercetătoare şi calmă, pe care o suportam cu plăcere deoarece îndărătul ei nu se ascundea niciun fel de răutate”.

Şi iată cum i-a cunoscut Barbara pe ceilalţi demnitari ai Libertaliei: „… mai întâi, pater Caraccioli, ministru al justiţiei şi vicepreşedinte, despre care auzisem multe. Era cel mai vechi tovarăş şi omul cel mai de încredere al lui Misson… Lângă el stătea un evreu tânăr şi înalt, pe nume Antonio Pereira; se trăgea din părinţi sefarzi (aşadar, evrei de rit spaniol, siliţi să emigreze din Spania în 1492 – H.M.), dar se născuse la Lima şi avea în Libertalia funcţia de ministru al economiei şi finanţelor. Ideea lui era moneda-hârtie şi desenase cu mâna lui nişte bancnote pe care le comandase într-o tipografie din Pekin, deoarece chinezii nu voiseră să-i destăinuiască secretul de fabricaţie al hârtiei de bancnote. Când am dat mâna cu cel de-al patrulea, am simţit imediat pe cine am în faţă: nu putea fi decât Thomas Tew. Mă îmbrăţişă, proferând tot felul de înjurături prieteneşti şi-mi jură că în această primă noapte petrecută în Libertalia îmi va oferi toate desfătările de care atât de des ne-am bucurat, împreună, pe vremuri la Tortuga. Tew, mai în vârstă decât ceilalţi miniştri, era locţiitorul lui Misson în toate chestiunile legate de apărare şi de războiul comercial (căci de expediţii piratereşti bineînţeles că nu era îngăduit să se vorbească aici, în metropola unei republici independente”).

Interesant de reţinut e faptul că, dacă este să-i dăm crezare lui Nicolo Barbaro, Libertalia este unul dintre primele „state” din lume care a emis monedă-hârtie. Relatarea lui Barbaro se plasează în jurul anului 1710, iar moneda-hârtie a fost emisă, pentru prima oară în cantităţi mai mari, în 1716 – 1720, în Franţa, de către financiarul englez John Law, a cărui bancrută avea să zdruncine din temelii întreaga economie a ţării.

Moravurile nu erau câtuşi de puţin austere în această republică a piraţilor: la ospăţul dat în cinstea lui Barbaro au participat trei sute de comeseni şi s-au mâncat „bucatele cele mai alese, servite de negrese înalte care nu erau îmbrăcate, ci doar încălţate cu sandale aurii” şi care „purtau pe cap, cu o graţie inimitabilă, platouri şi panere întinse cu feluri de mâncare”. Cam în acelaşi fel s-a servit şi vinul de palmier. Totuşi, Barbaro nu uită să menţioneze că ospăţul s-a desfăşurat într-o atmosferă de cumpătare, că nu s-a transformat nicidecum în orgie, cum era obiceiul în asemenea ocazii la Tortuga sau în alte refugii ale piraţilor.

Libertalia n-a avut, însă, viaţă lungă. Câteva recolte proaste, o epidemie, apoi faptul că între conducătorii ei s-au ivit unele neînţelegeri, au slăbit comunitatea şi au înveninat atmosfera. În sfârşit, un atac neaşteptat din partea unor triburi băştinaşe – până atunci prietenoase – l-a silit pe Misson să se îmbarce pe nava lui, împreună cu oamenii care mai rămăseseră în viaţă, şi să pornească din nou pe mare. Scurtă vreme după aceea, nava fii surprinsă de o furtună puternică şi

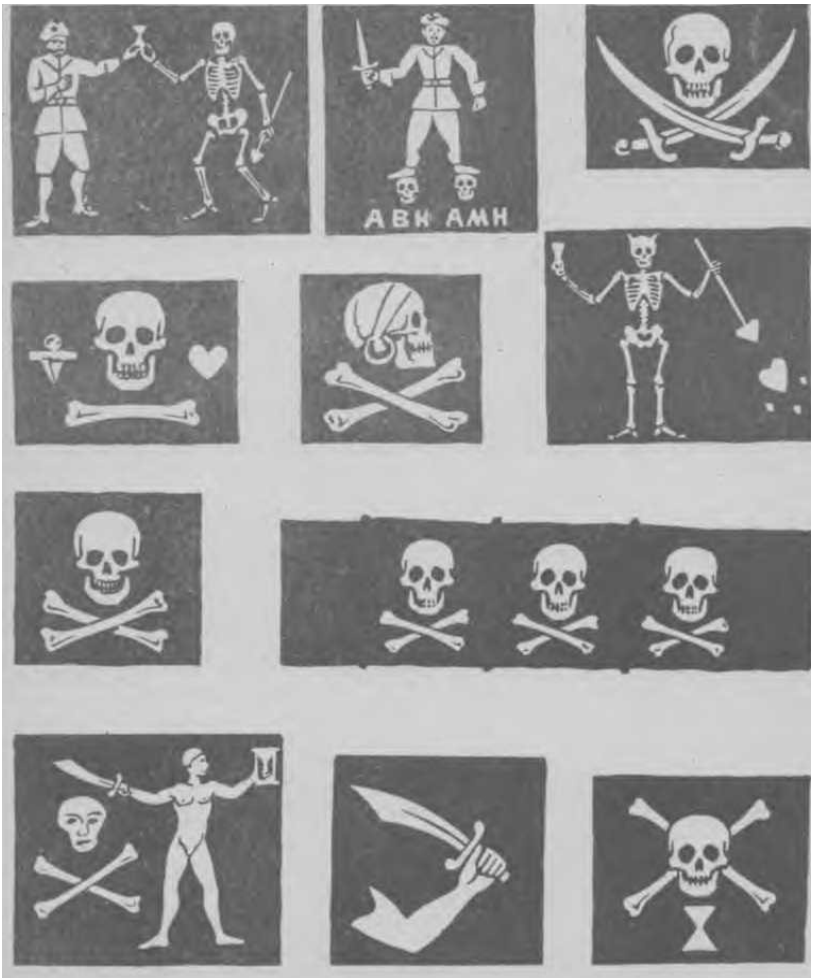
se scufundă cu toţi oamenii de pe bord. Astfel se sfârşi neobişnuita aventură a căpitanului Misson şi a fostului călugăr Caraccioli, promotori ai unei experienţe pe care un autor mai nou (Ph. Gosse în op. cit.) o caracterizează drept *piracy without tears* („piraterie fără, lacrimi”).

Unii autori pun desfiinţarea coloniei lui Misson în legătură cu activitatea altui pirat, anume James Plantain, care se stabilise de asemenea în Madagascar. Plantain îşi făcuse ucenicia într-ale pirateriei pe vasul „Terrible”, comandat de John Williams, care împreună cu alte două nave piratereşti, sub comanda căpitanilor Edward England şi Bartholomew Roberts, terorizase câţiva ani apele din largul coastelor Africii şi îndeosebi ale Oceanului Indian pe unde treceau rutele vaselor comerciale spre Indiile răsăritene.

Despre James Plantain găsim date cuprinzătoare într-o lucrare ceva mai recentă (J. Biddulph, *The Pirates of Malabar,* London, 1907), care ni-l prezintă cu trăsături adesea contradictorii: excelent navigator, spaima navelor portugheze şi „maure” din Oceanul Indian, arborând un pavilion negru cu cap de mort şi două tibii încrucişate: în acelaşi timp generos, cu înclinaţii spre acţiuni romantice şi foarte iubit de băştinaşii din vecinătatea golfului Ranters Bay din Madagascar, pe care şi-l alesese ca refugiu. La Ranters Bay clădise un fort şi se „căsătorise” cu vreo zece băştinaşe care „erau îmbrăcate în cele mai scumpe mătăsuri, iar unele dintre ele purtau

coliere de diamante”. Îşi spunea „Regele din Ranters Bay”, iar supuşii săi malgaşi compuneau şi cântau cântece întru lauda lui.

Curând, lui James Plantain i se păru prea strâmt „regatul” de pe malurile micului golf şi se gândi că n-ar strica să supună întreaga insulă sceptrului său (un teritoriu de circa 500.000 km²; prin urmare aproape cât Franţa). Încercarea a reuşit, dar numai pentru scurtă vreme; aflând că triburile băştinaşe s-au unit împotriva lui, Plantain fugi cu o goeletă, împreună cu soţia lui favorită (despre care J. Biddulph ne spune că se numea Eleanor Brown şi că era fiica unei „prinţese” malgaşe şi a unui pirat englez), găsind refugiu pe coasta Malabar din India, la piratul Angria, care-l primi cu mare cinste.



Pavilioanele câtorva căpitani de piraţi *(după Hans Leip: „Bordbuch des Satans“).*

Unii autori nu exclud posibilitatea ca această răscoală a populaţiei malgaşe împotriva lui James Plantain să fi contribuit la abandonarea Libertaliei de către Misson şi oamenii săi: cercetări recente au arătat însă că „regatul” din Ranters Bay a supravieţuit câţiva ani „republicii” utopice a lui Misson şi Caraccioli, abandonarea lui situându-se, probabil, în anul 1726. Oricum, Ranters Bay n-a fost decât unul dintre sutele de refugii ale

piraţilor, spre deosebire de interesanta experienţă, unică în felul ei, care a fost Libertalia.

10.

VIAŢA AVENTUROASĂ A LUI ANNE BONNY ŞI MARY READ

Perioada 1700 – 1730 poate fi caracterizată pe drept cuvânt drept „cele trei decenii de aur ale pirateriei”. În afară de Edward England şi Bartolomew Roberts – pe care l-am menţionat în legătură cu James Plantain – în perioada aceasta se plasează şi activitatea unor piraţi vestiţi ca Stede Bonnet, Cristopher Condent, Charley Vane, Edward Teach şi numeroşi alţii. Unii dintre ei aveau, ocazional, şi alte ocupaţii. Stede Bonnet, de pildă, efectua transporturi de sclavi între coasta Africii şi cea a Americii, iar Cristopher Condent se ocupa cu comerţul de mirodenii. Bineînţeles însă că termenul „comerţ” nu trebuie luat aici într-un sens unilateral, deoarece, de cele mai multe ori, sclavii lui Bonnet şi mirodeniile lui Condent nu erau o marfă cumpărată, ci luată ca pradă de pe alte vase.

În această perioadă se generalizează şi folosirea pavilionului negru cu hârcă (poreclit, nu se ştie de ce, – „Jolly Roger”), pe care flibustierii francezi din regiunea Antilelor îl arboraseră, ocazional, încă din ultimii ani ai veacului precedent. Faptul se explică prin aceea că nu mai avem de a face cu corsari, posesori ai unei

patente, a unei *Lettre de marque* care le dădea dreptul să arboreze pavilionul vreunui stat, ci cu piraţi scoşi în afara legii, cu tâlhari ai mării lucrând pe cont propriu. La abordare şi în cursul luptei pentru capturarea vreunei nave comerciale, arborarea pavilionului negru era o chestiune de mândrie (de „onoare” am putea spune…) pentru un căpitan de piraţi; nu trebuie să uităm că ne aflăm la începutul veacului al optsprezecelea, când chestiunile de onoare, de prestigiu, jucau un rol însemnat.

Pavilioanele navelor piratereşti din acea perioadă erau toate de culoare neagră, diferind între ele numai prin desenul emblemei. Al lui Stede Bonnet, de pildă, avea o singură tibie sub hârcă; la pavilionul lui Henry Every, hârca era desenată din profil, cu un… cercel în ureche (mai bine zis în locul unde trebuia să se afle urechea); Cristopher Condent arbora o flamură lungă, pe care se aflau, în şir, trei hârci cu câte două tibii încrucişate; în sfârşit, Thomas Tew, cel care mai târziu avea să ajungă „ministru” în Libertalia avea pe pavilion un braţ ţinând o sabie pregătită să lovească. Unele embleme aveau şi o clepsidră, simbol al timpului (acordat ca ultimatum…) care se scurge, o cupă de vin, o lopată de gropar şi altele. De asemenea, sub emblemă se aflau uneori iniţialele căpitanului sau o deviză în genul celor de pe blazoanele nobilimii; se cunosc şi câteva inscripţii cu caractere criptografice pe care până astăzi n-a reuşit nimeni să le descifreze.

Rărirea patentelor eliberate unor corsari şi

folosirea pe scară largă a pavilionului negru coincide, după cum e şi firesc, cu o frecvenţă mai mare a proceselor intentate piraţilor şi cu numeroase condamnări la moarte. Piratul care aborda navele comerciale şi le jefuia sub flamura cu cap de mort nu mai ajungea la cele mai mari onoruri ca Francis Drake, şi nici nu putea să spere că va primi o slujbă bine remunerată în colonii, ca Henry Morgan; prins asupra faptului, el era judecat şi condamnat la moarte prin spânzurătoare – unica pedeapsă rezervată piraţilor. Stede Bonnet a fost judecat, condamnat şi executat (la Charleston, în 1718) prin spânzurătoare, împreună cu treizeci dintre oamenii săi; sentinţa în procesul echipajului lui Bartholomew Roberts prevedea cincizeci şi două de condamnări la moarte, toate executate prin spânzurătoare.

Sentinţele şi condamnările cele mai frecvente şi severe aveau loc în Anglia şi în coloniile ei – aceeaşi Anglie care vreme de două veacuri îşi ocrotise corsarii, ba chiar îi răsplătise tratându-i uneori ca pe eroi naţionali. Dar vremurile se schimbaseră şi justiţia ţinea pasul cu vremea; într-o ţară în care navigaţia şi comerţul constituie activităţi esenţiale pentru economie, era firesc ca pirateria să fie socotită printre crimele cele mai grave şi pedepsită ca atare.

Dintre numeroşii piraţi care infestau în acea vreme regiunea Antilelor se desprind două nume – Anne Bonny şi Mary Read, vrednice urmaşe ale anticei Teuta şi ale ceva mai modernei Lady

Killigrew. Fiindcă atât Anne Bonny cât şi Mary Read, întocmai ca şi înaintaşii lor de tristă celebritate, par să stea mărturie că ceea ce unii obişnuiesc să numească „sexul slab” nu este întotdeauna slab, ba uneori întrece în temeritate pe cei mai vajnici dintre bărbaţi.

Anne Bonny era fata unei servitoare, din legătura nelegitimă a acesteia cu un avocat dintr-un orăşel irlandez situat nu departe de Cork. De mică se îmbracă băieţeşte şi, mai târziu, când tatăl ei a emigrat în Carolina de Sud, luând-o cu el, a continuat să ducă viaţa obişnuită a unui băiat. Era o fire impulsivă.

Totuşi, Anne era femeie şi înzestrată cu toate atributele femeii: când l-a întâlnit pe ucenicul-marinar James Bonny s-a îndrăgostit de el; cum tatăl ei i-a interzis această legătură, a fugit de acasă, s-a căsătorit cu Bonny şi l-a urmat pe insula New Provincience (în Arhipelagul Bahamas) care – după Tortuga, San Domingo şi Jamaica – devenise un refugiu foarte agreat de piraţii din Indiile apusene.

Aici, într-o tavernă din Nassau, Anne şi James Bonny l-au cunoscut pe John Rackam, poreclit Calico Jack. Acesta colindase mările sub cei mai vestiţi căpitani de piraţi ai vremii; fusese secundul lui Edward Teach, zis Blackbeard („Barbă-neagră”), iar acum îşi cheltuia banii obţinuţi dintr-o expediţie întreprinsă ca timonier pe brigantina lui Charley Vane care, între Maracaibo şi Curaçao, reuşise să abordeze şi să jefuiască o fregată spaniolă şi o navă comercială olandeză. În timp ce

pesoşii spanioli şi guldenii olandezi răsunau pe tejgheaua cârciumii, iar cei de faţă închinau cănile cu rom în cinstea lui, Calico Jack făcea planuri pentru o nouă expediţie.

„Vino cu noi”, îi propuse el lui James Bonny. „Dar cu mine ce se va întâmpla?” voi să ştie Anne. Când văzu cum o privea Calico Jack pe soţia lui, James Bonny o apucă de mână: „Să plecăm de-aici!” Piratul îl dădu deoparte cu un gest. Atunci Bonny, după obiceiul locului, trase cuţitul. Câtva timp după aceea se trezi, rănit, în uliţă. Se târî înapoi până la cârciumă, dar Calico Jack dispăruse, Anne de asemenea…

Cum a reuşit Calico Jack s-o strecoare pe Anne pe bordul navei „Dragon”, a căpitanului Charley Vane, nu se ştie. Legile neoficiale ale pirateriei erau respectate cu stricteţe, iar una dintre ele prevedea că, sub niciun motiv, femeile nu erau admise la bord, căci (după cum ne spune textul unui regulament păstrat în arhivele britanice) „erau mai periculoase ca zarurile şi ca băutura, zăpăcind minţile oamenilor şi stârnindu-i la ceartă”; iar un alt paragraf (citat de H. Leip în lucrarea de care am mai vorbit aici) prevedea că: „oricine va convinge o fată îmbrăcată în straie bărbăteşti să-l urmeze pe mare, va fi pedepsit cu moartea”.

Anne Bonny avea să primească foarte curând botezul focului. Se afla de câteva zile pe bord, când în portul Nassau sosi căpitanul Woodes Rogers cu o navă de război şi cu ordinul să graţieze, în numele regelui, pe piraţii care se vor

preda şi vor declara sub jurământ că se lasă de piraterie. Ordinul nu era însă valabil şi pentru piraţi înrăiţi ca Vane; căpitanul Rogers refuză să primească delegaţia acestuia, din care făcea parte şi Calico Jack, ba chiar deschise focul asupra brigantinei „Dragon”. Vane ridică pânzele şi ieşi în grabă din port, punând între el şi vasul de război o altă navă – cea olandeză capturată la ultima expediţie – menită să primească ghiulelele slobozite de tunurile lui Rogers.

Câteva zile mai târziu, pe bordul navei piratereşti izbucni o revoltă; oamenii erau nemulţumiţi că Vane lăsase să-i scape o navă militară franceză care transporta lefurile funcţionarilor din Antilele franceze. Echipajul alese căpitan, în unanimitate, pe John Rackam, zis Calico Jack. Se pare că Anne Bonny a jucat şi ea un rol destul de important în această acţiune, aţâţându-i pe oameni împotriva lui Charley Vane.

Charles Johnson, biograful piraţilor din Antile, pretinde că nimeni – în afară de Calico Jack – n-a ştiut că pe bord se află o femeie. Mai verosimilă ni se pare cealaltă versiune; la un moment dat, Calico Jack acum căpitan al navei, a obţinut ca Anne să fie primită la bord cu drepturi egale, prin urmare şi cu dreptul la partea din prada obţinută; la abordaje, Anne se îmbrăca în haine bărbăteşti şi participa la luptă, folosind pistolul şi sabia cu o îndemânare cu nimic mai prejos de a celorlalţi piraţi. De altfel, Anne Bonny nu va fi singura excepţie pe bordul „Dragonului”: curând se va ivi aici încă o femeie, Mary Read.

Întâmplarea s-a produs scurtă vreme după ce Anne Bonny s-a întors la bord (lipsise câteva luni, pe care le petrecuse pe o mică plantaţie din Cuba, aparţinând lui Calico Jack, unde, sub îngrijirea unei negrese, dăduse naştere unui copil). Oamenii de pe „Dragon” salvaseră un naufragiat care rătăcea, în plină mare, pe jumătate mort de sete, într-un canoe. Era un marinar spân, cu voce subţire, având tatuat pe braţ un cap de mort cu două tibii încrucişate şi care declară că se numea Mac Read.

Câteva zile după aceea, Anne Bonny, care avea unele bănuieli, îl înghesui pe marinar într-un colţ şi-şi văzu bănuielile confirmate: era o femeie. Anne Bonny o îmbrăţişă cu căldură, fericită că va avea o tovarăşă pe bord. Johnson ne povesteşte că tocmai în clipa aceea apăru Calico Jack care, neştiind despre ce e vorba, trase cuţitul şi probabil că scena s-ar fi sfârşit tragic dacă Anne n-ar fi smuls, cu un gest brusc, cămaşa „marinarului”, dovedindu-i lui Calico că gelozia lui e neîntemeiată…

Mary Read. Avea pe braţ un tatuaj, reprezentând o hârcă şi două tibii încrucişate şi, întocmai ca Anne Bonny, lua parte la abordajele brigantinei „Dragon“ de sub comanda lui Calico Jack.

Mary Read, născută la Londra, dusese o viaţă aventuroasă. Copil nelegitim, moştenise dorul de ducă al tatălui ei, care fusese marinar; la vârsta de treisprezece ani, îmbrăcată băieţeşte, se îmbarcă pe o navă militară, ca mus; doi ani mai târziu, dezertează într-un mic port olandez, deoarece oamenii de pe bord începuseră să aibă unele bănuieli că ar fi fată. În Olanda, Mary se angajează într-un regiment de dragoni, unde învaţă meşteşugul armelor. Curând se îndrăgosteşte de un tânăr dragon flamand, dezertează împreună cu el şi, după ce se căsătoresc, deschid în apropiere de fortăreaţă

Beda o cârciumă: „La cele trei potcoave”. Rămasă văduvă – soţul ei moare într-un accident – Mary Read îşi reia hainele marinăreşti şi se îmbarcă pe o navă comercială olandeză cu care pleacă în Indiile apusene.

Cum a ajuns Mary Read – respectiv marinarul Mac Read – în echipajul unei nave piratereşti, nu se ştie. Fapt este că a făcut parte dintre piraţii care, la Nassau, au obţinut graţierea de la căpitanul Woodes Rogers (între timp acesta fusese numit guvernator la New Providence). Aşadar, Mac Read, conform promisiunii făcute, se lăsă de piraterie şi se angajă pe o navă comercială. Din echipaj făceau parte însă şi alţi foşti piraţi, care se revoltară, puseră mâna pe navă şi hotărâră să se apuce iarăşi de vechea îndeletnicire. Dar într-o ciocnire cu o mică escadră spaniolă, nava lor fu scufundată. Cei care n-au murit, au rătăcit multă vreme pe mare – în mici ambarcaţii sau agăţaţi de butoaie, lăzi, scânduri – până ce o parte dintre ei au fost pescuiţi de o navă trimisă de Rogers, aduşi la New Providence şi… spânzuraţi. Mary Read a avut şansa să fie salvată de oamenii lui Calico Jack.

Scurtă vreme după aceea, Mary Read se recăsători cu un tânăr flamand, care fusese luat captiv pe bordul „Dragonului”, de pe o corabie franceză, deoarece era meşter în confecţionarea velelor. N-a fost o căsătorie cu „forme legale” cum se spune, dar – cum avea să declare mai târziu Mary Read la procesul ce i-a fost intentat – ea se socotea unită pe vecie de soţul ei „în faţa lui

Dumnezeu”. Se pare că, odată cu această căsătorie, a fost primită în rândurile echipajului cu drepturi egale, întocmai ca Anne Bonny. Dovadă este însuşi faptul că i s-a acordat dreptul să se bată în duel, conform codului „onoarei” piratereşti, cu un anume Cachalot.

Acest Cachalot (o poreclă care spune multe: caşalotul este un soi de balenă uriaşă, foarte feroce) devenise insistent şi, după câteva impertinenţe, fusese pălmuit de Mary Read şi ceruse satisfacţie. Mary solicită dreptul să se bată ea în duel, iar nu soţul ei, cerere care fu pusă la vot şi aprobată. „Dragonul” ancoră într-un mic golf dintr-o insulă pustie. Cei doi duelişti se aşezară spate la spate, într-o mână ţinând pistolul, în cealaltă sabia. La comanda arbitrului făcură câte zece paşi, apoi se întoarseră şi traseră. Mary îşi răni adversarul la braţ, iar în lupta cu sabia care urmă îl ucise.

Cam în aceeaşi perioadă – suntem în toamna anului 1720 – brigantina lui Calico Jack reuşi una dintre cele mai importanta capturi ale sale: o fregată de război spaniolă, încărcată cu o mare cantitate de aur şi numeroase butoaie cu rom. După ce urcară echipajul spaniol în diferite ambarcaţii, piraţii scufundară fregata, apoi „Dragonul” porni cu toate pânzele sus, lăsându-i pe marinarii maiestăţii sale catolice în voia sorţii.

Împărţirea prăzii avu loc pe plaja pustie a unui golf din insula Green Key („Cheia Verde”). Partea fiecăruia a fost atât de mare, încât unii dintre oamenii lui Calico Jack îşi făcură socoteala

că au cu ce trăi până la sfârşitul zilelor, drept care îşi luară rămas bun de la ceilalţi şi porniră – cu canoe, cu plute, cu ce găsiră la îndemână – spre diferite porturi din Antile, aflate la distanţe nu prea mari. Ceilalţi – vreo două duzini de oameni, între care Anne Bonny şi Mary Read – nu părăsiră „Dragonul”, de care se legaseră în cei doi ani de viaţă aventuroasă petrecută pe bordul lui.

Cum brigantina avea nevoie de reparaţii – curăţirea chilei, călăfătuire, refacerea velaturii – şi cum aveau din belşug alimente, provenite din cambuza fregatei spaniole capturate, hotărâră să rămână câtva timp pe insulă; a fost o greşeală pe care Calico Jack şi oamenii lui aveau s-o plătească scump, fiindcă şi în acele vremuri, când telegrafia fără fir nu se inventase încă, veştile circulau destul de repede în Antile…

Piraţii nu se grăbeau cu repararea navei: mizele pentru jocul cu zaruri nu lipseau, butoaiele cu rom păreau nesecate. Aşa se face că, în seara când oamenii guvernatorului de Jamaica năvăliră în mica tabără din Green Key, numai Anne Bonny şi Mary Read erau capabile să ţină o armă în mână. Se luptară ca nişte leoaice şi numai printr-o minune scăpară neatinse. A doua zi dimineaţă, nava amiralităţii din Jamaica porni spre Kingston (după cutremurul care distrusese Port-Royal, reşedinţa guvernatorului se mutase aici); în cala ei se aflau piraţii lui Calico Jack, puşi în lanţuri.

Procesul a durat două zile, în 16 şi 17 noiembrie 1720, execuţiile urmând să aibă loc în 18 noiembrie. Toţi acuzaţii au fost condamnaţi la

moarte prin spânzurătoare, cu o singură excepţie: reparatorul de vele, care reuşi să aducă dovezi că fusese silit să-i urmeze pe piraţi. În actele procesului, aflate actualmente în Arhivele statului din Londra (acte care atestă încă o dată că relatarea căpitanului Johnson se bazează pe fapte reale), rezultă că Anne Bonny şi Mary Read au fost judecate după aceeaşi procedură ca şi ceilalţi oameni ai lui Calico Jack; nu se pomeneşte nicăieri că ar fi femei, ceea ce ne duce la concluzia că au ascuns acest fapt Curţii.

La urmă, însă, se produse lovitura de teatru. Când judecătorul întreabă, conform procedurii, dacă are cineva vreo obiecţie în legătură cu sentinţa, Anne şi Mary se ridicară, făcută un pas înainte şi declarară, conform unei formule consacrate: *My lord, we plead our bellies* – ceea ce (în traducere liberă) înseamnă: „Domnule judecător, obiectăm deoarece suntem gravide”. Era pentru prima oară că un asemenea incident se producea într-un proces intentat unor piraţi…

Un examen medical stabili că Anne şi Mary spuseseră adevărul, astfel că, în conformitate cu legile engleze, execuţia lor fu amânată până după naştere.

Ultima dorinţă a lui John Rackam, alias Calico Jack, a fost s-o mai vadă o dată pe Anne. A fost o slabă consolare pentru el, deoarece Anne se mulţumi să-i spună: „Îmi pare rău să te văd astfel. Dar dacă te-ai fi purtat ca un bărbat, n-ai muri acum ca un câine”.

Mary Read a murit imediat după ce a născut,

în primăvara anului 1721, de febră puerperală, pe salteaua de paie a celulei ei din închisoare. Anne Bonny a fost graţiată, în urma intervenţiei tatălui ei care era, după cum am văzut, avocat. Ce s-a întâmplat cu ea după aceea, nu se ştie.

11.

JEAN ŞI PIERRE LAFITTE: „PIRATERIE, SOCIETATE PE ACŢIUNI”.

Istoria pirateriei din Marea Caraibilor şi Golful Mexicului cuprinde trei perioade distincte; prima, cea a „Fraţilor Coastei”, a „Cavalerilor Flibustei” (de care ne-am ocupat mai pe larg) este caracterizată prin expediţii de amploare, desfăşurate, în general, după un plan bine stabilit, cu sprijinul oficial (sau oficios) al autorităţilor coloniale din anumite centre (Tortuga, San Domingo, Jamaica) – autorităţi care veneau astfel în întâmpinarea politicii guvernelor din metropole. Când Franţa se afla în război cu Anglia, flibustierii francezi abordau cu predilecţie navele engleze, iar când Anglia se afla în război cu Spania, flibustierii englezi jefuiau navele comerciale şi coloniile spaniole. Această „perioadă de glorie a flibustei” – cum o numeşte un autor mai nou – a ţinut până către sfârşitul veacului al şaptesprezecelea şi s-a limitat, în ce priveşte teatrul de operaţiuni, la regiunea caraibă şi coastele Americii Centrale, cu excepţia unor expediţii de mare anvergură către sud (Venezuela), sau dincolo de Istmul Panamá, în

apele Oceanului Pacific.

A doua perioadă atinge un maximum de intensitate după tratatul de la Utrecht (1712), care a stabilit pacea între Anglia, Franţa şi Spania; flibustierii devin treptat piraţi în adevăratul înţeles al termenului, arborează pavilionul negru cu cap de mort („Jolly Roger”), îşi extind activitatea până pe coasta apuseană a Africii şi în Oceanul Indian – deşi regiunea caraibă rămâne unul dintre centrele piratereşti cele mai active. Căpitani de piraţi ca Stede Bonnet, Charley Vane, Christopher Condent, Bartholomew Roberts, James Plantain, Edward Teach terorizează mările şi sunt la rândul lor vânaţi fără milă de navele militare ale tuturor naţiunilor interesate în comerţul pe mare.

Piratul acestei perioade este, într-un fel, piratul „clasic” al povestirilor şi reportajelor evocatoare din publicaţiile cu caracter de magazin şi a numeroase romane de aventuri pentru tineret. John Silver, de pildă, celebrul erou al lui Robert Louis Stevenson, i-a fost inspirat acestuia din urmă de unul dintre oamenii care navigase multă vreme sub căpitanii Edward England şi James Plantain şi care avea un picior de lemn… în alegerea acestor surse de inspiraţie autorii au ţinut mai puţin seama de proporţiile activităţii (din punctul de vedere al istoriei pirateriei, Charley Vane sau Calico Jack, de exemplu, sunt nişte palizi pigmei faţă de Drake sau Morgan), cât de unele aspecte pitoreşti: felul de a se îmbrăca, limbajul colorat, modul spectaculos de a comite isprăvile,

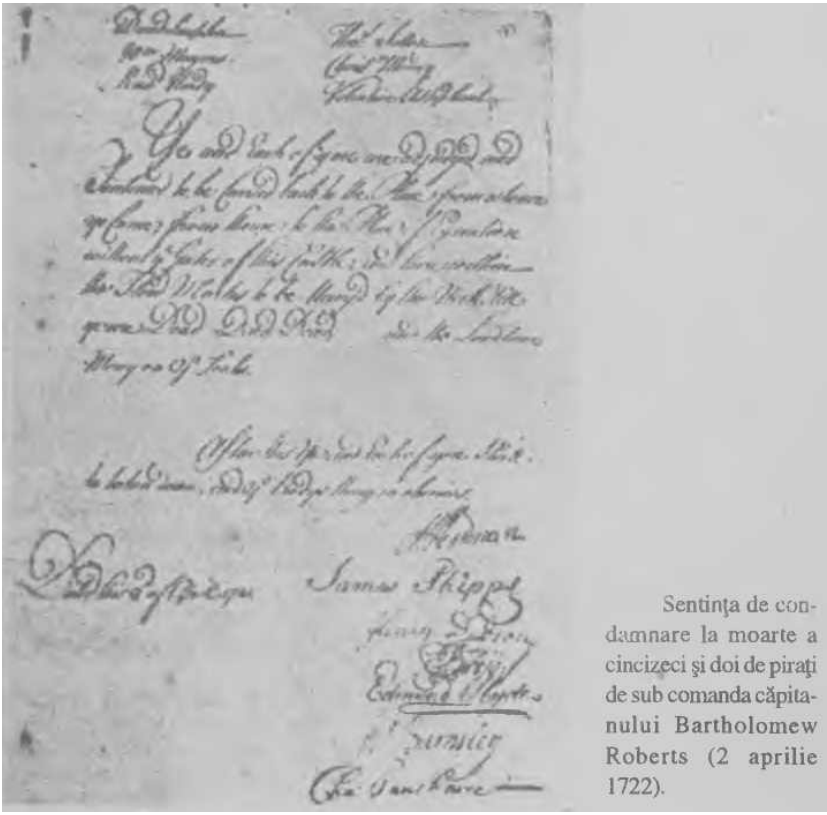
legendele despre comori ascunse.

Într-adevăr, aspectele pitoreşti nu lipseau din viaţa acestor tâlhari ai mărilor. Edward „Blackbeard” Teach, de pildă, avea o barbă neagră (de unde şi porecla) până la brâu, pe care şi-o împletea în cozi legate cu panglici; distracţia lui favorită era ca la sfârşitul unui ospăţ, să stingă lumânările şi să tragă cu, pistoalele la nimereală, silindu-i astfel pe comeseni să-l imite; cine avea noroc, scăpa cu viaţă... Un alt căpitan de piraţi, Lewis, organiza în fiecare seară o slujbă religioasă în cinstea lui Satan. Căpitanul Low, un sadic de genul l’Olonnois, tăia urechile prizonierilor şi-i silea să le mănânce cu sare şi piper. Căpitanul Fly era celebra prin vastul său repertoriu de înjurături, care circulau în tavernele din New Providence şi din toate porturile Antilelor.

De asemenea „celebritate” se bucurau şi Stede Bonnet, care se apucase de piraterie la şaizeci şi cinci de ani şi suferise nu mai puţin de zece naufragii – Bartholomew Roberts, care era totdeauna îmbrăcat cu eleganţă şi întreţinea o orchestră pe bordul navei sale „Royal Rover” („Vagabondul regal”), şi mulţi alţii. Majoritatea au sfârşit în ştreang, cu excepţia celor care au avut şansa să moară în luptă sau într-un naufragiu. Unii dintre ei practicau umorul negru; întrebat care este ultima lui dorinţă, un pirat a răspuns că, înainte de a i se pune ştreangul de gât, să i se scoată cizmele, fiindcă i se prezisese că va muri în cizme şi voia ca prezicerea să nu se împlinească.

În sfârşit, a treia (şi ultima) perioadă, care

durează până către mijlocul veacului trecut, cuprinde piraţi de mare anvergură, ca fraţii Jean şi Pierre Laffitte, conducători ai unor organizaţii specializate, care se ocupau, între altele cu contrabanda, cu transportul de sclavi negri, cu traficul de stupefiante. Oficial, fraţii Laffitte erau armatori, aveau firmă înscrisă în registrele comerciale din New Orleans, frecventau saloanele lumii elegante a oraşului, întreţineau avocaţi bine plătiţi care le apărau interesele. Cu totul altfel se petreceau lucrurile pe insula Barataria, situată în faţa deltei Mississippi-ului, unde îşi amenajaseră o ascunzătoare bine păzită şi unde se duceau la bun sfârşit tranzacţiile cu mărfuri de contrabandă şi sclavi negri.



Sentinţa de condamnare la moarte a cincizeci şi doi de piraţi de sub comanda căpitanului Bartholomew Roberts (2 aprilie 1722).

Pentru prima oară justiţia a fost sesizată de această activitate când fraţii Laffitte au împuşcat un ofiţer de poliţie care inspecta o navă de-a lor sosită de la Lagos (în Golful Guinea) şi având la bord sclavi negri. Arestaţi, au fost eliberaţi în schimbul unei cauţiuni foarte mari. Mai târziu, în timpul războaielor napoleoniene, fraţii Laffitte arborează pavilionul francez şi jefuiesc navele comerciale engleze pe care le abordează în Golful Mexicului şi în regiunea caraibă. După Waterloo (1815), ei nu-şi mai pot păstra aureola de corsari în slujba unei cauze şi activitatea lor devine pur pirateresc – oamenii lor abordează şi jefuiesc nu numai navele engleze şi spaniole, ci şi pe cele

franceze.

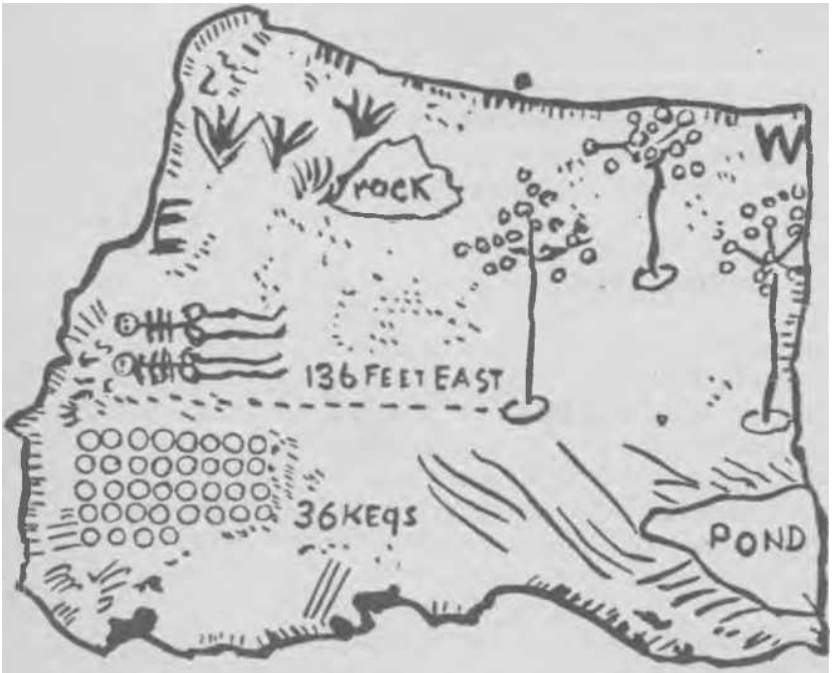
Se pare că Jean Laffitte participa personal la unele abordaje, în timp ce fratele său Pierre, mai în vârstă, se ocupa de treburile administrative: aprovizionarea navelor, plasarea avantajoasă a mărfurilor obţinute prin jaf, contactul cu autorităţile. De altfel, guvernatorul Claiborne al Louisianei puse curând un premiu de cinci sute de dolari pentru prinderea lui Jean Laffitte, lipind afişe pe toate zidurile oraşului New Orleans; a doua zi dimineaţă, afişele, modificate de „necunoscuţi" în cursul nopţii, prezentau suma de cinci mii de dolari, iar în locul numelui Laffitte se putea citi Claiborne…

Poliţia n-a putut (sau n-a vrut…) să-l aresteze pe Jean Laffitte, dar ceva mai târziu, în 1816, l-a arestat pe Pierre. Acesta n-a stat prea multă vreme închis, ci a reuşit să evadeze din penitenciarul oraşului New Orleans; culmea ironiei: bătrânul neguţător de sclavi Pierre Laffitte a evadat cu ajutorul a trei negri, pe care a reuşit să-i convingă de bunele sale intenţii şi de ataşamentul său faţă de ideea abolirii sclaviei.

După 1816, fraţii Laffitte îşi mută sediul pe insula Galveston (în Golful Mexicului), de unde îşi vor organiza expediţiile vreme de peste cinci ani, până în 1821. Cum le plăcea să treacă drept corsari, arborează pe navele lor pavilionul… Venezuelei, ţară care, sub conducerea lui Simon Bolívar, fusese eliberată de curând de sub dominaţia spaniolă. La Campeachy, cum botezase Jean Laffitte mica aşezare care-i servea de

ascunzătoare, se adunară câteva sute de aventurieri veniţi din toate colţurile lumii; peste noapte răsăriră colibe, taverne, case de joc, varieteuri, bordeluri. Prăzile erau bogate şi „… monezile de aur erau la fel de comune ca pesmeţii”, avea să declare la un proces Sam Culsquit, marinar pe una dintre navele fraţilor Laffitte (Culsquit a fost condamnat la moarte prin spânzurătoare).

Jean Laffitte comisese greşeala să atace şi să jefuiască o navă comercială americană; scurt timp după aceea, nava militară de coastă „Alabama” captură goeleta piraţilor şi-i duse pe toţi oamenii de pe bord, în lanţuri, la New Orleans, pentru a fi judecaţi. Între timp reapăruse în oraş şi Pierre Laffitte – nimeni nu ştia unde stătuse ascuns după evadarea din închisoare – care începu să organizeze apărarea fratelui său, prin persoane influente, o susţinută campanie de presă şi chiar organizând demonstraţii de stradă. Totul a fost însă în zadar – membrii echipajului pirateresc au fost condamnaţi şi spânzuraţi, în afară de unul singur: Jean Laffitte. Datorită avocaţilor săi – cei mai buni din Statele Unite – nu numai că a scăpat de ştreang, dar a fost achitat.



Planul amplasamentului unei comori, cuprinzând treizeci şi şase de butoiaşe de aur, ascunse de căpitanul William Read, în 1819, undeva pe coasta Perului *(după Hans Leip: „Bordbuch des Satans“).*

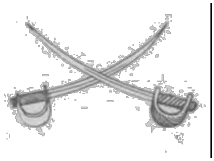
După proces, care a arătat cât de vaste erau legăturile întreprinderii fraţilor Laffitte cu cercurile de afaceri şi politice din sud-estul Statelor Unite, guvernatorul Kearny a primit de la Washington dispoziţia să pună capăt, cu toate mijloacele legale care-i stăteau la dispoziţie, activităţii piratereşti organizate de la Campeachy. Guvernatorul se deplasă personal în micul golf al insulei Galveston, fu primit cu curtoazie (se organiză chiar un banchet în cinstea lui), dar rămase neclintit în hotărârea luată: după scurgerea termenului acordat (şaizeci de zile), Campeachy fu abandonat, clădirile sale căzură pradă insectelor, rozătoarelor şi umezelii

tropicale, locuitorii permanenţi ai aşezării se răspândiră în cele patru colţuri ale lumii, iar căpitanii şi oamenii din echipaje plecară să-şi caute norocul pe alte meleaguri, îndeosebi în Marea Caraibilor şi pe Mările Sudului – regiuni unde activitatea piraterească era încă aducătoare de câştiguri şi mai puţin periculoasă.

Ce s-a întâmplat după aceea cu Jean şi Pierre Laffitte, nu se ştie precis. Se pare că onorariile avocaţilor şi sumele enorme plătite pentru mituirea unor înalţi funcţionari au consumat o mare parte din averea celor doi fraţi. Se crede că fratele mai vârstnic, Pierre, a murit în 1828, la New Orleans unde trăise ca simplu cetăţean cu venituri modeste; ziarele nici măcar n-au menţionat decesul lui.

Cu celălalt frate lucrurile sunt mai complicate. Unele surse arată că Jean Laffitte ar fi continuat să comande o navă piraterească şi ar fi murit pe coasta Cubei, în urma unui naufragiu. Altele pretind că a trăit cinstit, ca armator, la Charleston. În sfârşit, unul dintre căpitanii săi, Manuel Lopez, care servise sub ordinele lui pe insulele Barataria şi Galveston, pretinde că l-ar fi transportat cu bricul său până într-un port din Peninsula Yucatán, unde armatorul-pirat a coborât cu câteva lăzi grele; scurtă vreme după aceea, Jean Laffitte se îmbolnăvise şi murise în satul indian Sisan, unde a şi fost înmormântat. Manuel Lopez, relatând cele de mai sus, căuta amatori care să finanţeze o expediţie pentru căutarea acelor lăzi grele, încărcate cu aur şi bijuterii…

Un cercetător american mai nou (Stanley C. Arthur, în *Jean Laffitte, gentleman rover,* New Orleans, 1952) susţine – de altfel bazat pe unele documente ce prezintă garanţii de autenticitate – că Jean Laffitte ar fi supravieţuit mulţi ani fratelui său, efectuând o îndelungată călătorie în Europa; între altele, a stat la Paris şi la Bruxelles. Întors în Statele Unite, el a trăit câtva timp la Saint Louis, cu soţia sa Emma, mult mai tânără ca el, şi cu fiul lor Jules, ocupându-se cu negoţul. În 1854 familia Laffitte se mută la Alton (Illinois), orăşel situat pe malul stâng al Mississippi-ului, unde marele aventurier care a fost Jean Laffitte moare paşnic în patul lui, la vârsta de şaptezeci şi doi de ani, de o banală pneumonie. În micul cimitir din Alton se află gravată şi data exactă a morţii: 5 mai 1854.



ÎNCHEIERE

De pe la jumătatea veacului trecut şi până în zilele noastre, activitatea pirateresc㠄 devine sporadică, iar abordajele în plină mare se răresc (fără a dispărea totuşi complet). Cauzele sunt multiple; una dintre cele mai importante o constituie dezvoltarea flotelor militare, prin urmare şi a eficacităţii mijloacelor de combatere a pirateriei. Această eficacitate a crescut enorm în urma introducerii pe scară largă a navigaţiei cu

aburi şi cu motoare Diesel, prin înzestrarea navelor cu telegrafie fără fir şi radio, precum şi datorită folosirii aviaţiei în operaţiile pe mare.

Vremurile romantice ale navigaţiei cu vele, în care de îndemânarea căpitanului de piraţi în a folosi vântul şi a găsi ascunzătorile cele mai potrivite depinde succesul unei expediţii, au trecut de mult.

Progresul tehnic, de care navigaţia s-a bucurat din plin în ultima sută de ani, face ca, practic, orice navă piraterească să fie reperată şi capturată în cel mai scurt timp, oriunde ar încerca să se ascundă. De altfel, astăzi nu mai există teritorii de apartenenţă incertă sau insule pustii care să ofere posibilităţi de a fi amenajate ca adăposturi pentru nave piratereşti şi ca baze de aprovizionare. Goeletele şi brigantinele se aprovizionau cu câteva butoaie cu apă potabilă şi câteva lăzi cu pesmeţi şi carne sărată – energia o furniza vântul. O navă din zilele noastre necesită cantităţi enorme de cărbuni sau păcură, care nu se pot procura pe nicio insulă pustie din Atlantic sau Pacific.

Şi totuşi, pirateria n-a dispărut complet nici în a doua jumătate a veacului trecut (şi nici în zilele noastre…) în 1871, de pildă, o bandă de piraţi care se intitula „Vulturii şerpari” şi-şi avea sediul la San Bias (în Mexic) a atacat şi jefuit vreme de trei zile portul Guayama din Puerto Rico (nava piraterească era acţionată de o maşină cu aburi de patruzeci de cai putere…) Cam în aceeaşi vreme se situează isprăvile piratereşti ale lui

Natty Gordon, originar din Maine şi ale lui Bully Hayes; acesta din urmă care se ocupa şi cu contrabanda de arme în apele Oceaniei, a fost ucis, în 1878, într-o încăierare.

Veacul nostru nu duce nici el lipsă de unele isprăvi ce amintesc de celebrii căpitani de piraţi din regiunea caraibă. În primele decenii se înregistrează o activitate piraterească destul de intensă în mările orientale unde vasele comerciale sunt uneori abordate şi jefuite. În 1914, de pildă, chiar un vas de pasageri de pe ruta Hong Kong – Makao este atacat de piraţi.

Metodele piraţilor se schimbă şi ele cu vremea. Într-un atac pirateresc din 1927, asupra vasului britanic Yatsing (capacitate: două mii şi trei sute de tone convenţionale!), care a avut loc în Marea Chinei de Sud, piraţii se îmbarcaseră ca pasageri; după ce au jefuit pe ceilalţi pasageri de bani şi alte bunuri în valoare de peste o sută de mii de dolari, l-au silit pe căpitan să-i ducă într-un mic port din Oceania.

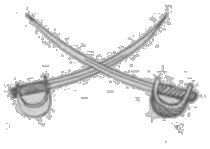
Lista vaselor jefuite de piraţi în această regiune este destul de lungă. Deosebit de activă era o bandă de piraţi originari din Canton, conduşi de o femeie: Lai Cio San. Ei aveau şi o mică flotilă, compusă din douăsprezece jonci foarte rapide. Până la urmă Lai Cio San a fost capturată, judecată (în 1938) de un tribunal din Canton şi condamnată la închisoare pe viaţă.

Mai aproape de zilele noastre, în 1963, o bandă de piraţi, folosind două bărci cu motor, atacă un trauler malaiez, jefuiesc echipajul şi

incendiază nava.

În ciuda acestor acţiuni uneori spectaculoase, pirateria este sortită dispariţiei şi va dispărea în mod inevitabil, aşa cum a dispărut, de pildă, sclavia. Urmaşii căpitanilor de piraţi se ocupă în zilele noastre cu traficul de stupefiante şi cu contrabanda – activităţi ilegale ca şi pirateria (şi se pare, tot atât de remuneratorii), dar ele nu mai au acel suflu de romantism care a inspirat atâţia scriitori de seamă şi ne-a încântat copilăria şi adolescenţa.

Este firesc ca romanul şi filmul de aventuri să găsească în istoria pirateriei inepuizabile surse de inspiraţie, fiindcă eroii şi întâmplările care o străbat, romantice şi brutale, generoase şi violente, desfăşurându-se în spaţiile nemărginite ale mărilor lumii şi pe ţărmurile unor ţări depărtate şi stranii, îi vor atrage totdeauna pe oameni, purtându-i pe aripile fanteziei.



GLOSAR

ABORDAJ: aşezare bord la bord cu nava atacată, permiţând echipajelor angajarea luptei.

AED: poet-cântăreţ la vechii greci.

AGA: ofiţer în armata otomană.

ALBION: numele celtic al Marii Britanii, folosit astăzi în sens poetic; expresia „perfidul

Albion” a fost utilizată pentru prima oară în Franţa, în 1793, pentru a desemna politica de duplicitate a guvernului englez de atunci faţă de Republica Franceză proclamată în 1792.

ALCADE: primar (span.).

AMBRĂ: v. CHIHLIMBAR.

AMBUSCADĂ: loc ascuns, de unde o mică unitate militară poate năvălii pe neaşteptate asupra duşmanului; acţiune de luptă cu efective mici bazându-se pe surpriză.

AMFORĂ: vas antic, de formă ovoidală, cu două toarte, în care se păstrau şi se transportau vinul şi untdelemnul.

ANCABLURĂ: unitate de lungime egală cu a zecea parte dintr-o milă marină – prin urmare cu 185,2 m.

APUNTAMENT: punte de lemn de-a lungul malului, servind la acostarea navelor.

ARBALETĂ: armă veche, formată dintr-un arc montat pe un pat de lemn prevăzut cu un resort, folosind la aruncarea săgeţilor.

ARBORE: v. CATARG.

ARBORET: partea superioară a catargului.

ARCHEBUZĂ: veche armă de foc, cu ţeava lungă.

ARIMAJ: v. ARMARE.

ARMARE: aşezarea şi fixarea încărcăturii pe o navă, ţinând seama de condiţiile de echilibrare.

ARMADA: flotă – de la expresia „Invincibila Armada” – flota uriaşă pe care Filip al II-lea, regele Spaniei, a trimis-o împotriva Angliei în 1588 şi care a fost distrusă în parte de furtună şi

în parte de flota engleză.

ASTROLAB: instrument de navigaţie folosit în trecut, alcătuit dintr-un disc prevăzut cu o vergea fixată pe o axă, care se rotea într-un plan paralel cu al discului împărţit în grade şi minute.

ATIC: referitor la Atica, la vechii atenieni.

ATOL: insulă în formă de inel, caracteristică mărilor calde, formată din corali (v.).

BABORD: partea din stânga a navei, privind de la pupă spre proră.

BALENIERĂ: navă folosită la vânătoarea de balene.

BARATERIE: Prejudiciu voluntar creat unor armatori, negustori sau societăţi de asigurare – de pildă prin naufragiul sau scufundarea intenţionată a unei nave.

BARBARESC: care aparţine de regiunile din nord-vestul Africii şi de locuitorii lor (înv.).

BARCAZ: ambarcaţie de capacitate mică, acţionată de obicei cu ajutorul velelor, folosită astăzi mai ales de pescari.

BASORELIEF: lucrare de sculptură în care figurile ies în relief pe un fond cu care fac corp comun.

BEDUINI: populaţie nomadă din Arabia şi Africa de Nord.

BEGLERBEG: guvernator general al unei provincii turceşti (înv.).

BEI: guvernator al unui oraş sau al unei provincii supuse turcilor (înv.).

BIBLIOMANŢIE: pseudo-ştiinţă a prevederii viitorului din citirea, la întâmplare a unor pasaje

din anumite cărţi; în antichitate se folosea „Iliada” lui Homer şi „Eneida” lui Virgiliu, în vremurile mai noi Biblia sau Coranul.

BOCAPORŢI: deschideri în puntea unei nave, pentru introducerea şi scoaterea încărcăturii din magazie.

BOMPRES: primul dintre catargele unei nave cu pânze, foarte înclinat şi aşezat la capătul prorei.

BORD: părţile laterale ale punţii unei nave.

BORDAJ: fâşiile, de lemn sau de metal, care învelesc coastele sau traversele unei nave.

BRIC: navă cu pânze, de obicei cu două catarge.

BRIGANTINĂ: navă uşoară şi rapidă, cu vele mixte şi câte 16 rame în fiecare bord, folosită mai ales în marina militară.

BUCANIER: vânător de bizoni din America, în secolele al XVI-lea şi al XVII-lea, din care s-au recrutat mare parte a flibustierilor din regiunea Indiilor Occidentale.

CABOTAJ: navigaţie de-a lungul coastei, la distanţă mică.

CAIAC: ambarcaţie uşoară, acţionată de padele şi confecţionată, iniţial, din piei întinse pe o osatură din fanoane de balenă, iar mai târziu din lemn.

CAIC: navă cu vele, de proporţii reduse, având prora şi pupa mai înalte decât restul bordajului.

CALAFAT: amestec de smoală şi câlţi folosit pentru călăfătuire (v.).

CALĂ: magazie plasată în interiorul unei nave.

CAMBUZĂ: magazia de provizii a unei nave.

CANADIANĂ: v. CANOE.

CANOE: ambarcaţie uşoară, cu prora şi pupa ascuţite şi înălţate, confecţionată iniţial din coajă de mesteacăn şi răspândită mai ales la indienii nord-americani.

CANU: v. CANOE.

CAPUCIN: călugăr aparţinând unei ramuri a ordinului franciscan.

CAPUDAN-PAŞA: comandant al flotei turceşti.

CATARG: stâlp care serveşte la susţinerea velelor.

CĂLĂFĂTUIRE: astuparea crăpăturilor unei nave cu ajutorul calafatului (v), în vederea obţinerii etanşeităţii.

CHIHLIMBAR: produs organic fosil, divers colorat, mai ales în nuanţe de galben, întrebuinţat la fabricarea unor obiecte de artă şi la prepararea lacurilor fine.

CHILĂ: piesă longitudinală fixată pe fundul navei şi constituind elementul de bază al osaturii.

CIRIPIE: cumpăna dulgherului.

COASTĂ: piesă a osaturii transversale a navei, pe care se fixează elementele bordajului.

COCĂ: corpul navei, format din osatură, bordaj şi punţi.

CODEX: codice, manuscris cuprinzând culegeri de texte vechi.

COMES: v. COMITE.

COMITE: conducător administrativ al unei provincii romane de graniţă.

CONFRERIE: asociaţie constituită în scopuri religioase sau caritabile.

CONTRAFORT: întăritură masivă în formă de pilastru, formând corp comun cu un zid şi servind la mărirea rezistenţei lui.

CORALI: nume dat mai multor specii de animale care trăiesc în colonii marine, formate din mai mulţi indivizi de culoare albă, înfipţi pe un schelet calcaros roşiatic; mărgean.

CORDAJ: totalitatea frânghiilor, sforilor şi parâmelor unei nave cu vele.

COROI: nume dat mai multor specii de păsări răpitoare mici, în special şoimului.

CORONAMENT: partea superioară a unui chei, a unui dig, a unui zid de sprijin.

CORVETĂ: navă rapidă cu două catarge, servind în marina militară ca navă de legătură.

COVERTĂ: puntea superioară a unei nave.

CREOL: persoană născută în America Latină sau în colonii, urmaşă a coloniştilor spanioli, portughezi sau francezi.

CREVETĂ: mic crustaceu marin comestibil.

CRIPTOGRAFIE: scriere secretă, cu ajutorul unui cod de semne convenţionale.

CUTER: ambarcaţiune mică, de formă alungită, cu un singur catarg sau cu motor.

DEI: nume dat în trecut guvernatorului din Alger.

DELI: v. DELIU.

DELIU: soldat în cavaleria uşoară turcă;

îndrăzneţ, nebun (turc.).

DIERĂ: navă a vechilor greci cu două rânduri de vâsle.

DIREG: butuc, par, bârnă.

DIREMĂ: navă romană cu două rânduri de vâsle.

DRAHMĂ: monedă greacă antică; veche unitate de măsură, egală cu 4,38 grame.

DRAKKAR: ambarcaţiune normandă lungă, cu prora şi pupa ascuţite şi curbate în sus, acţionată îndeosebi prin vâsle.

DROMON: navă bizantină, cu două catarge, purtând vele triunghiulare şi având rame.

DUNETĂ: partea mai înaltă la pupa unei nave, unde se află cabinele căpitanului şi ofiţerilor.

ECLUZĂ: construcţie specială care permite trecerea navelor dintr-o porţiune a traseului cu nivel de apă mai ridicat, în alta cu nivel de apă mai scăzut, şi invers.

EFENDI: titlu de politeţe pus după un nume propriu (turc.).

EFIGIE: reprezentare a chipului unei persoane pe monede, medalii etc.

ESCADRĂ: unitate de nave, de obicei militare, constituită în vederea unor acţiuni de luptă.

ESPERANTO: limbă artificială bazată pe o gramatică simplificată şi pe un vocabular împrumutat din cele mai răspândite limbi europene, inventată la sfârşitul secolului al XIX-lea de medicul polonez Zamenhof cu scopul de a

deveni limbă internaţională.

ESTACADĂ: punte fixă, construită la ţărmul unei ape către larg, mijlocind accesul la navele care nu pot acosta la chei.

ESTUAR: gura largă, în formă de pâlnie, a unor fluvii mari, care iau naştere prin înaintarea mării înspre uscat, de obicei prin efectul eroziv al fluxului şi refluxului.

ETAMBOU: piesă rezistentă cu care se termină chila la pupă şi care susţine uneori cârma.

ETERIE: nume dat unei organizaţii politice secrete, cu ramificaţii şi în ţările noastre, înfiinţate la începutul secolului al XIX-lea de patrioţii greci, pentru eliberarea ţării lor de sub jugul turcesc; revoluţia făcută de greci, în 1821, împotriva turcilor.

ETRAVĂ: piesă rezistentă cu care se termină chila la proră.

FELUCĂ: navă îngustă, de tonaj redus, acţionată cu vele şi vâsle.

FETIŞ: obiect considerat ca fiind înzestrat cu virtuţi magice, supranaturale şi capabil să dea ajutor celui care i se închină.

FILDEŞ: colţ de elefant, format dintr-o substanţă osoasă de culoare albă, din care se fac diferite obiecte ornamentale şi de toaletă.

FLIBUSTIER: pirat din regiunea Indiilor Occidentale, care aborda şi jefuia îndeosebi navele spaniole, care transportau aur şi mărfuri din posesiunile coloniale americane ale Spaniei.

FLOTĂ: puternic ansamblu de luptă, compus din nave militare din diferite tipuri; totalitatea

navelor unui stat.

FLUX: ridicarea periodică a nivelului apei unui ocean sau unei mări, sub influenţa mişcării de rotaţie a pământului şi a atracţiei lunii şi soarelui.

FOC: velă triunghiulară aflată pe catargul de la proră.

FREGATĂ: navă uşoară şi rapidă, cu vele triunghiulare şi câte 6 – 12 rame în fiecare bord, folosită în marina militară în acţiuni de recunoaştere şi pază.

FUSTANELĂ: fustă scurtă, largă şi creaţă, făcând parte din costumul naţional al grecilor şi al albanezilor.

GABIE: coş sau platformă fixată pe catarg, folosită ca loc de unde se manevrează parâmele şi ca post de observaţie.

GALEASĂ: galeră cu trei catarge, de dimensiuni mai mari şi folosind îndeosebi forţa vântului.

GALERĂ: navă având ca principal mijloc de propulsie vâslele, mânuite de obicei de sclavi sau prizonieri şi folosită până în secolul al XVIII-lea.

GALION: navă cu 2 – 4 catarge, folosită de spanioli şi portughezi pentru comerţ, mai ales la traversarea Oceanului Atlantic, iar mai târziu şi în luptele navale.

GALIOTĂ: galeră uşoară şi relativ rapidă, folosită în bătăliile navale.

GHIULEA: proiectil folosit la tunurile de tip vechi; spre deosebire de obuz, ghiuleaua nu exploda la atingerea obiectivului, ci avea numai

putere de izbire.

GOELETĂ: navă uşoară şi rapidă, cu două până la şase catarge.

GREEMENT: totalitatea catargelor, velelor şi manevrelor unei nave cu vele.

GULDEN: monedă medievală din apusul Europei, având la început valoarea fiorinului, apoi a ducatului din argint.

HANSA: uniune comercială şi politică a unor oraşe din nordul Germaniei, începând cu secolul al XIII-lea, al cărei nucleu l-au formal oraşele Hamburg, Lübeck şi Bremen.

HOGEA: preot la musulmani; învăţător, cărturar.

HUGHENOT: nume dat protestanţilor din Franţa, în secolele al XVI-lea şi al XVII-lea.

ICOSAR: v. ICUSAR.

ICUSAR: monedă turcească de aur sau de argint, care a circulat şi în ţările româneşti.

INCUNABUL: exemplar dintr-o carte tipărită în primii ani ai introducerii tiparului, până în anul 1500.

INDIGO: materie colorantă albastru-închis, extrasă din frunzele mai multor plante tropicale, cunoscută încă din antichitate.

ISLAM: totalitatea ţărilor sau popoarelor de religie mahomedană.

ISTORIOGRAF: persoană însărcinată în mod special să scrie istoria unei epoci, a unei domnii etc.

IVORIU: v. FILDEŞ.

JARL: conducător normand, mai târziu vasal

al regelui în ţările scandinave.

JOCURILE ELEUSINE: ceremonii religioase, urmate de manifestaţii literare şi sportive în cinstea zeiţei Demeter, care se desfăşurau periodic în oraşul Eleusis, la nord-est de Atena.

JOLLY ROGER: denumire, de origine necunoscută, dată pavilionului negru cu hârcă şi tibii încrucişate, arborat de navele piratereşti din secolele al XVII-lea şi al XVIII-lea.

JONCĂ: ambarcaţiune cu rame sau vele, folosită pe fluviile din răsăritul Asiei şi în bazinul apusean al Oceanului Pacific.

JURNAL DE BORD: registru în care se consemnează, cronologic, faptele care interesează mersul unei nave.

LAGUNĂ: întindere de apă de mică adâncime, pe malul unei mări, comunicând uneori cu aceasta prin unul sau mai multe canale.

LATITUDINE: distanţa în grade, măsurată pe arcul meridian, între paralela care trece prin punctul unde se află nava şi ecuator.

LEGIUNE: mare unitate militară şi administrativă romană – o legiune avea zece cohorte, alcătuite din centurii cuprinzând câte o sulă de ostaşi.

LETTRE DE MARQUE: patentă, privilegiu eliberai de rege sau de guvernatorul unei colonii care autoriza pe căpitanul unei nave să abordeze şi să jefuiască navele comerciale aparţinând unei ţări inamice.

LIBURNĂ: navă romană uşoară, cu un

singur rând de rame, construită după modelul navelor folosite de locuitorii coastelor dalmaţiene.

LIGA HANSEATICĂ: v. HANSA.

LISTOPIRAT: răufăcător care se ocupă atât cu tâlhăria la drumul mare, cât şi cu pirateria (grec).

LOGHIOTAT: titlul dat dascălilor greci din epoca fanariotă.

LONGITUDINE: distanţa în grade, măsurată pe ecuator, dintre meridianul care trece prin punctul unde se află nava şi meridianul 0.

MACETE: v. MACHETĂ:

MACHETĂ: cuţit cu lama lungă şi curbată, folosit la tăierea hăţişurilor în regiunile tropicale ale Americii.

MAHARADJAH: prinţ indian.

MAHMUDEA: monedă turcească de aur, care a circulat şi în ţările româneşti.

MAHON: arbore din regiunile tropicale ale Americii, cu lemn foarte rezistent de culoare brun-roşiatică.

MAMELUC: soldat din garda personală a sultanilor din Egipt.

MANILA: fibră textilă extrasă din frunzele unei plante exotice, folosită la fabricarea sforilor rezistente.

MAREE: mişcarea zilnică şi alternativă, de înaintare sau retragere de la ţărm, a apelor mării, v. FLUX ŞI REFLUX.

MARKGRAF: principe medieval (îndeosebi german) comandant al unei provincii militare de frontieră.

MASCOTĂ: fiinţă sau lucru despre care cei superstiţioşi cred că aduce noroc.

MĂTĂNII: şirag de mărgele pe care credincioşii numără rugăciunile pe care le rostesc.

MERCATOR: negustor (lat.).

MERIDIAN: fiecare dintre cele 360 de linii imaginare, în formă de cerc, care trec prin polii globului pământesc, tăind ecuatorul printr-un unghi drept şi care servesc la stabilirea poziţiei longitudinale a punctelor de pe glob.

MIRODENII: frunzele, coaja, florile, fructele unor plante aromatice, de obicei exotice, folosite pentru condimentarea mâncărurilor.

MUSCHETĂ: armă de foc cu fitil, folosită înainte de inventarea puştii.

NOD: unitate de viteză marină – o milă marină pe oră.

ODALISCĂ: slujitoare într-un harem.

OSATURĂ: sistemul de legătură al unei nave, constituind scheletul de rezistenţă.

PADELĂ: vâslă cu două pale, nefixată de bordaj şi cu care se poate vâsli alternativ în cele două borduri.

PAGAIE: vâslă scurtă, cu o singură pală, nefixată de bordaj, folosită mai ales la canoe.

PALICAR: voluntar grec în războiul din 1821.

PALISADA: obstacol folosit la lucrările primitive de fortificaţii, alcătuit din pari bătuţi în pământ, legaţi între ei cu scânduri, frânghii etc., şi având între spaţii împletituri de nuiele, mărăcini etc.

PARÂMĂ: frânghie folosită pe nave.

PATENTĂ: v. LETTRE DE MARQUE.

PATRICIAN: membru al clasei dominante din Roma antică, bucurându-se de toate privilegiile.

PENTERĂ: navă antică, de origine cartagineză, cu cinci rânduri de rame suprapuse.

PESCAJ: adâncimea de cufundare în apă a corpului unei nave, variind în funcţie de încărcătură.

PICIOR: veche unitate de lungime, de valoare variabilă (între 30,5 cm. Şi 33,5 cm.).

PINASA: navă de escortă cu trei catarge şi vele triunghiulare.

PINTEN: prelungire a rostrului galerelor, pentru facilitarea abordajului; rostru.

PIROGĂ: ambarcaţie cu vâsle, lungă şi îngustă făcută dintr-un trunchi de copac scobit, din scoarţă de copac sau din piei, folosită în diverse regiuni de coastă şi îndeosebi din insulele Oceanului Pacific.

POGHIAZ: ceată de jefuitori; expr. În **POGHIAZURI**: fără rost, rătăcind în voie.

PRIVILEGIU: act prin care se acorda în trecut un avantaj, datorită unei situaţii speciale: acele Lettres de marque (v.) acordate corsarilor constituiau privilegii.

PROCONSUL: magistrat roman, guvernator al unei provincii, investit cu autoritatea unui consul.

PRORĂ: partea dinainte a corpului navei.

PROVA: v. PRORĂ.

PUNIC: care aparţine de Cartagina sau de locuitorii ei.

PUNTE: planşeu orizontal situat în corpul unei nave sau la partea superioară a ei; covertă (v.).

PUPĂ: partea dinapoi a corpului navei.

PURPURĂ: materie colorantă roşie-violacee, extrasă în antichitate dintr-o moluscă; stofă scumpă, vopsită cu această materie.

QUAKER: membru al unei secte religioase fondată în secolul al XVII-lea şi răspândită mai ales în Anglia şi Statele Unite; quakerii nu admit botezul, nu depun jurământ în justiţie, refuză să poarte arme şi privesc războiul ca pe o luptă fratricidă.

RADĂ: parte a unui port, închisă natural sau prin diguri, ferită de vânturi, valuri şi curenţi, servind la adăpostirea navelor.

RAPSOD: cântăreţ, îndeosebi la vechii greci, care umbla din oraş în oraş recitând fragmente din poeme epice.

REFLUX: retragere periodică a apelor unei mări sau ale unui ocean, datorită atracţiei lunii şi a soarelui.

REFORMAT: care ţine de cultul religios protestant. Reforma, mişcare religioasă şi social-politică din secolul al XVI-lea, era îndreptată împotriva papalităţii şi a feudalismului.

REIS: căpitan de vas, mai târziu comandant de escadră, în ţările turceşti şi arabe.

ROSTRU: un fel de pinten plasat la proră, adesea sub apă, destinat străpungerii navelor

duşmane în luptele navale din antichitate şi evul mediu.

RUNE: caractere grafice ale vechilor scrieri germanice.

SABORD: deschizătură în bordul navei, de obicei pentru amplasarea tunurilor.

SABORDAJ: v. SABORDARE.

SABORDARE: scufundare intenţionată a unei nave de către propriul ei echipaj.

SAGA: numele generic al vechilor povestiri şi legende scandinave, redactate în mare parte în Islanda, între secolele al XII-lea şi al XIV-lea.

SARAZIN: nume pe care, în evul mediu, popoarele îl dădeau musulmanilor din Europa şi Africa.

SAVANĂ: câmpie întinsă din zonele tropicale, acoperită cu ierburi înalte şi presărate cu tufe de arbuşti spinoşi sau copaci pitici.

SCALD: numele dat vechilor poeţi şi recitatori scandinavi.

SCORBUT: boală cauzată de lipsa vitaminei C în alimentaţie şi care se manifesta, între altele, prin slăbirea forţei musculare şi apariţia unor plăgi deschise.

SERAI: palat turcesc; apartament destinat cadânelor într-un palat turcesc.

SESTERŢ: monedă romană divizionară.

SKALD: v. SCALD.

SIBARIT: persoană care trăieşte în lene, lux şi desfrâu (de la numele oraşului antic Sybaris).

STIGMAT: marcă aplicată cu fierul roşu pe corpul sclavilor şi delincvenţilor.

STRANDHUG: jefuirea unei aşezări de coastă de către normanzi, bazându-se îndeosebi pe surpriză.

STUPEFIANTE: substanţe care, introduse în organism, produc la început un efect ameţitor, urmat de o stare de euforic trecătoare, iar când sunt folosite în mod sistematic duc la intoxicare lentă a organismului.

SUBARBĂ: frânghie care susţine bompresul (v.) unei nave.

TALANT: monedă de aur sau de argint, folosită în Grecia antică.

TAMBUCHI: deschizătură în punte, servind pentru accesul oamenilor în interiorul navei.

TERSANA: şantier naval (turc.).

TIMONĂ roată cu spiţe şi mânere, servind la acţionarea cârmei.

TONAJ: capacitatea unei nave, exprimată în tone-registru (v.).

TONĂ-REGISTRU: unitate de volum egală cu 2,832 m^3.

TRIBORD: partea din dreapta a navei, privind de la pupă spre proră.

TRICLINIU: sufragerie din palatele romane şi bizantine, având trei paturi pe trei laturi ale mesei.

TRIERĂ: navă a vechilor greci, cu trei rânduri de vâsle.

TRIREMĂ: navă romană cu trei rânduri de vâsle.

TROPICE: zone calde, aflate în jurul celor două paralele terestre situate la 23°27’27” nord şi

sud de ecuator.

TRUBADUR: poet-cântăreţ rătăcitor din evul mediu.

VAREGI: denumire sub care erau cunoscuţi normanzii de către slavii de răsărit şi bizantini.

VELATURĂ: totalitatea pânzelor unei nave cu pânze.

VELĂ: pânză de corabie.

VELĂ LATINĂ: velă triunghiulară.

VERGI: bare aşezate perpendicular pe catarg, folosite la susţinerea velelor.

VINTRELE: pânze de corabie, vele.

VÂSLĂ: ramă cu o coadă lungă şi o singură pală, fixată pe bordajul ambarcaţiuni.

Pirați și Corsari

EDITURA UNIVERSAL DALSI